

NUMMER 15

'40 ~ '45 TOEN & NU



**TARAWA EN
OPERATIE GALVANIC**

PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-

'40~'45 TOEN & NU

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, London E 15 3 JA. Telefoon: 01-534 8833.

Voor Nederland: Uitgeverij van de Erven J. J. Tijn B.V., Blaloweg 20, Zwolle. Telefoon 05200-10801.

© Copyright 1978

Inhoud Nummer 15

Operatie Galvanic

Het Atol Funafuti	2
Het Atol Nukufetau	5
Het Atol Nanomea	7
Tarawa	12
Het Atol Makin	29
Het Atol Abemama	32

Oorlogsfilms

De Slag om Midway	34
-------------------	----

Grote Namen

Majoor Anthony Quayle	36
-----------------------	----

Hier gebeurde het

De Slachting in Le Paradis	40
----------------------------	----

Wrakkenberging

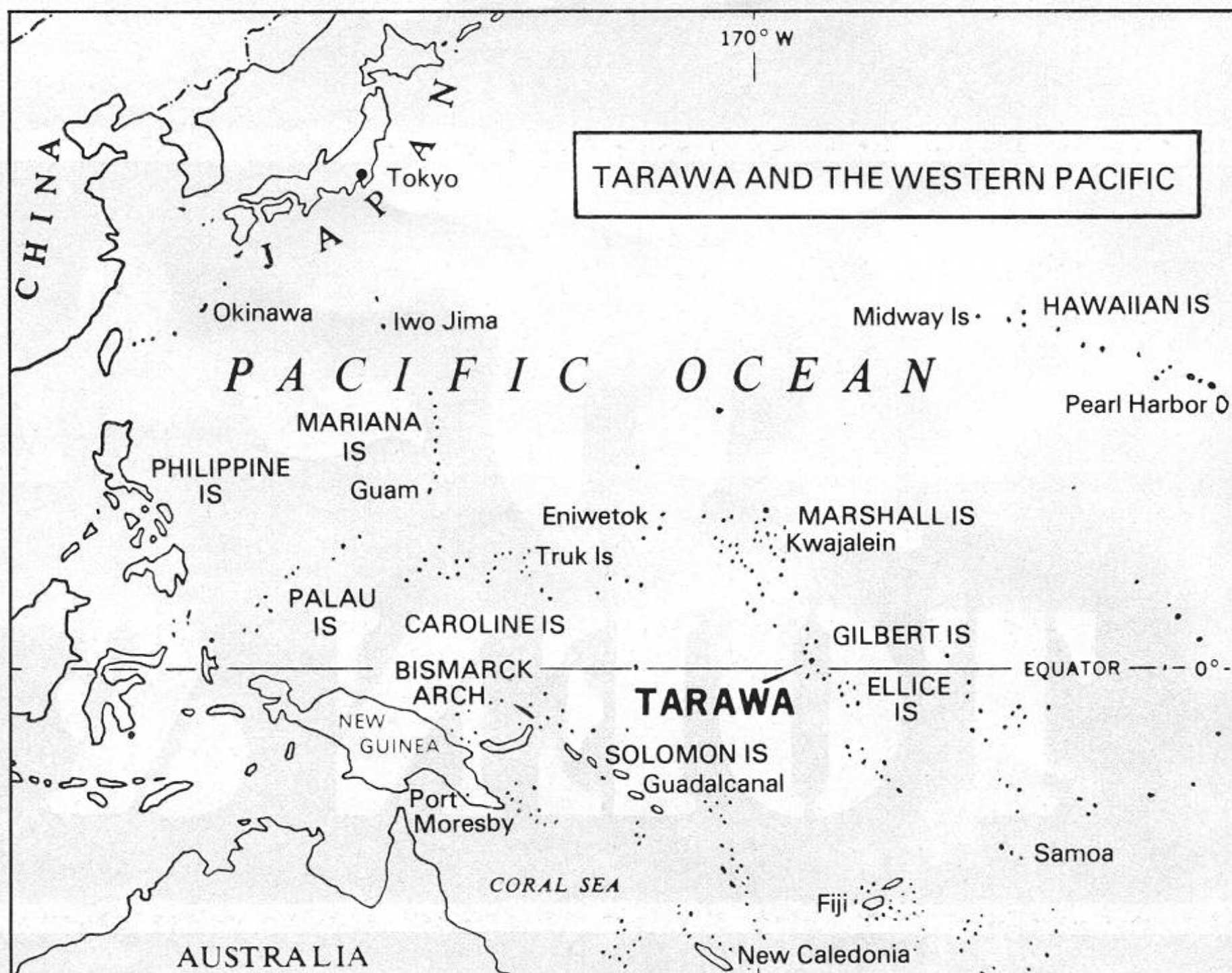
Grave-sur-Mer - een vervolg op D-Day	48
--------------------------------------	----

Foto voorpagina omslag: Een Japanse type 95-tank op het lagunestrand van Tarawa; naar men aanneemt is dit de tank die werd uitgeschakeld naast de commandobunker van schout-bij-nacht Keiji Shibasaki op het eiland Betio (Bartsch).

Middenpagina's: De berging van een Churchill AVRE in Grave-sur-Mer in Normandië. Kapitein North kijkt toe hoe sergeant Poulter de snijbrand aansteekt. De kabels aan de achterkant werden gebruikt om de fascine op haar plaats te houden totdat die kon worden verwijderd. Op de achtergrond de twee bergingsvoertuigen.

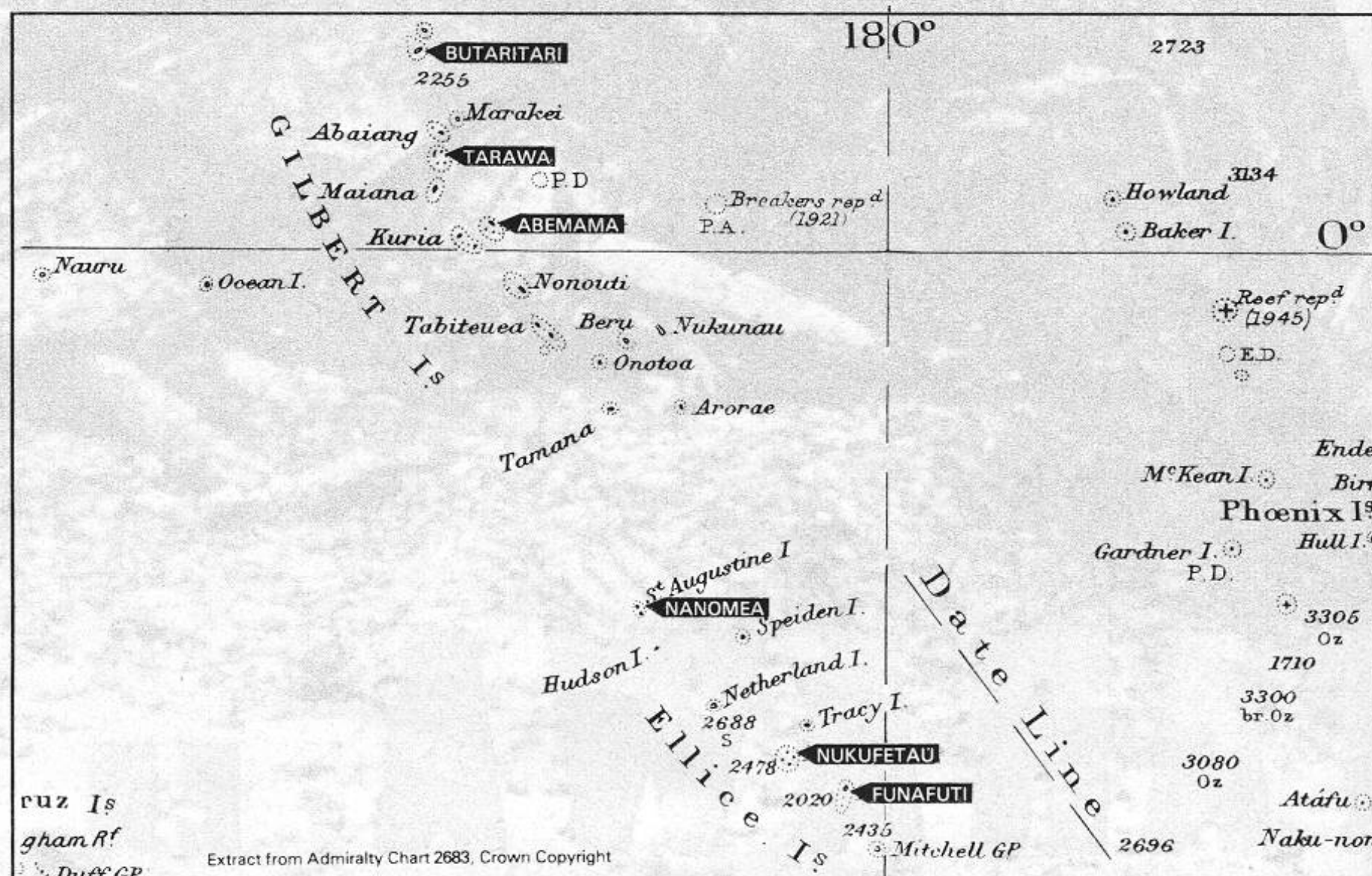
De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs en de uitgevers voor de toestemming tot het opnemen van fragmenten uit de volgende boeken: Tarawa Atoll, Het naspel, overgenomen uit Tarawa door Robert Sherrod Duell, Sloan and Pearce, New York. Majoor Anthony Quayle, een uittreksel uit *Eight Hours from England* door Anthony Quayle, William Heineman Ltd. De slachting in Le Paradis is gebaseerd op *The Vengeance of Private Pooley* door Cyril Jolly, Teazel Patch, Gressenhall, Dereham, Norfolk, Engeland. Foto's met het bijschrift IWM berusten onder het copyright van het Imperial War Museum in Londen.

Verschijnt 1 x per kwartaal
Verkoopprijs: Nederland f 4,95
België Bfrs. 80



In november 1974 was William H. Bartsch, toentertijd als adviseur van de Verenigde Naties toegevoegd aan de regering van de Fiji-eilanden in de Stille Oceaan, in de gelegenheid een trip te maken langs zes van de Gilbert- en Ellice-eilanden die een strijdtonel van de oorlog in de Pacific vormden: Tarawa, Abemama en Makin (of beter, Buraritari) op de Gilbert-eilanden en Funafuti, Nukufetau en Nanomea in de Ellice-eilanden. Het plannen van deze trip vanuit zijn basis Suva, 700 mijl ten zuiden van het zuidelijkst gelegen eiland, Funafuti, was geen eenvoudige zaak. De trip kwam neer op een vliegtocht naar Funafuti en allerlei afspraken met de GEIDA (Gilbert and Ellice Islands Development Authority) voor een scheepsverbinding tussen Nukufetau, Vaitupu, Nui en Nanomea en vervolgens naar Tarawa. Van daaruit wilde hij naar Makin en Abemama vliegen voor een driedaags bezoek om daarna vanuit Tarawa per straalvliegtuig weer naar de Fiji-eilanden terug te keren. Er was een bijzonder strak reisschema omdat hij slechts drie weken de tijd had. Met name de bootverbindingen vormden een zwakke schakel aangezien op de Ellice-eilanden (die op 1 oktober 1975 zelfbeschikking kregen) alleen Funafuti, het regeringscentrum, vanuit de lucht bereikbaar was; de andere eilanden worden zo af en toe door GEIDA-schepen bezocht waarbij slechts een paar uur wordt geladen en gelost. Wanneer hij zou achterblijven wanneer het schip weer vertrok, zou dat onherroepelijk betekenen dat hij maanden zou moeten wachten tot het volgende GEIDA-schip langs zou komen.

Het persoonlijke commentaar van William Bartsch en zijn foto's geven een fascinerend beeld van elk van de eilanden en de atols die betrokken waren bij de operatie Galvanic.





OPERATIE GALVANIC

Kort na het uitbreken van de oorlog in de Pacific in december 1941 hadden de Japanse strijdkrachten de Filippijnen, Guam en de Gilbert-eilanden bezet. De Amerikaanse vloot was door de aanval op Pearl Harbor uiteraard verzwakt. Verder had Japan een voorpost naar Hawaï op het eiland Wake, terwijl Maleisië, Burma en Nederlands-Indië ook veroverd waren. Ook had Japan vaste voet in de Bismarck-archipel, Nieuw-Guinea en het gebied rondom de Salomons-eilanden. Zij hielden een netwerk van vooruitgeschoven bases in de Pacific in handen vanaf hun eigen Caroline-eilanden, de Marshall- en de Mariana-eilanden in het noorden tot de Engelse Gilbert-eilanden in het zuiden.

Op 5 mei 1942 gaf het Japanse hoofdkwartier opdracht de Midway-eilanden te bezetten (de eerste stap in de richting van Hawaï). In het zuiden hadden de Japanners hun oog laten vallen op de Fiji-eilanden, Samoa en Nieuw-Caledonië. Wanneer die zuidelijke eilanden konden worden veroverd, zou dat betekenen dat de verbindingslijnen tussen Australië en Amerika zouden worden afgesneden.

De Japanners waren echter te snel, te ver opgerukt. In mei werden zij tot staan gebracht bij hun pogingen om Port Moresby te veroveren (Ongeveer 300 kilometer van Noordoost-Australië), in de Slag in de Koraalzee en vervolgens een maand later verslagen in de Slag in de Midway. Lamgeslagen, was de Japanse vloot niet meer in staat tot offensieve acties en plannen om andere geallieerde bases aan te vallen werden twee maanden uitgesteld voordat zij definitief van tafel werden geveegd om plaats te maken voor een aanval over land ten einde Port Moresby in de rug aan te vallen.

In juli gaven de gecombineerde chefs van staven de geallieerde eenheden opdracht via de Salomons-eilanden en Nieuw-Guinea op te rukken en hoewel de gevechten om Guadalcanal en Papoea tot in 1943 voortduurden, slaagden zij erin de Japanse opmars tot staan te brengen. De Geallieerden waren nu klaar om tot actie over te gaan.

Tijdens de conferentie in Casablanca in januari



1943 besloten de Amerikanen, ondanks de tegenstand van de Engelsen die van mening waren dat een verhoogde offensieve actie in de Pacific ten kosten zou gaan van de activiteiten tegen de Duitsers in Europa, om in 1943 in de Pacific tot verdere acties over te gaan. Deze beslissing werd bekrachtigd tijdens de in mei gehouden conferentie in Washington tussen president Roosevelt, Winston Churchill, de gecombineerde chefs van staven. Admiraal Chester Nimitz, commandant van de Pacificvloot, kreeg opdracht een strategisch plan te ontwikkelen.

Eerst plande men een landing op de centraal gelegen Marshall-eilanden, maar na een verdere studie kwam men tot de conclusie dat men de Marshall-eilanden vanuit het zuiden via de Gilbert-eilanden eenvoudiger zou kunnen bereiken. Admiraal Ernest King (commandant van de marine) ging akkoord met dit plan maar maakte de zaak wat moeilijker door opdracht te geven dat ook het geïsoleerde eiland Nauru, meer dan 600 kilometer naar het westen, in het plan moest worden opgenomen.

Schout-bij-nacht R. K. Turner zou het commando

Uiterst boven: Amtracs op Red Beach 1 na de slag om het eiland Betio in het atol Tarawa te veroveren (IWM). Boven: Een roestende amtrac op Red Beach 1 heden ten dage (Bruce Adams).

over de amfibische eenheden voeren terwijl generaal-majoor H. M. Smith commandant werd van de landingstroepen. Voor laatstgenoemde generaal was het duidelijk dat een landing op het eiland Nauru veel te gevaarlijk zou zijn voor de beperkte troepenmacht die hij tot zijn beschikking had, aangezien daar de rotsen dertig meter hoog uit zee oprezen. Na een conferentie in Pearl Harbor op 24 september 1943 kon admiraal King ten slotte tot andere gedachten worden gebracht. In plaats van Nauru werd nu Makin, een kleine atol in het noorden van de Gilbert-keten (al eerder op 16 augustus 1942 door de Amerikaanse mariniers aangevallen), uitgekozen terwijl de hoofdaanval, eveneens op beperkte schaal, werd gepland op het atol Abemama, nog eens 120 kilometer zuidelijker. Admiraal Nimitz gaf aan de operatie de codenaam 'Operatie Galvanic'.



De landingsbaan op Funafuti, in 1942/'43 door de genie aangelegd, vormt nog steeds een verbindingsmogelijkheid met de buitenwereld voor de 900 eilandbewoners. Foto genomen op 11 juli 1971 vanaf een hoogte van 1500 meter.

De Amerikaanse bases

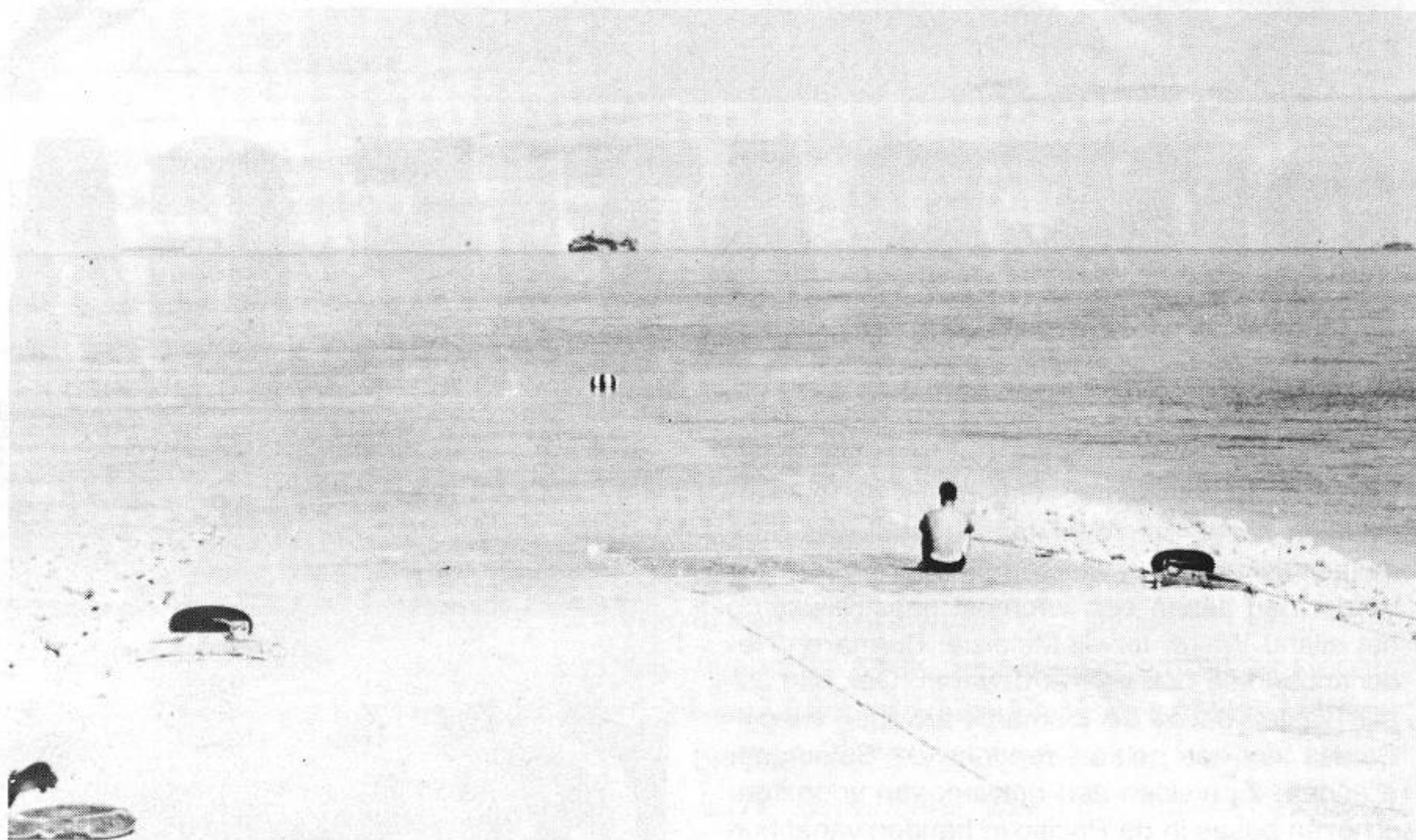
ATOL FUNAFUTI

De Japanse reactie op de plaagstoot op Makin in augustus 1942 was dat de strijdkrachten op Makin en Tarawa werden versterkt. Aangezien men aannam dat de Japanners zouden proberen de Ellice-eilanden in het zuiden te bezetten, besloten de Amerikanen het atol Funafuti, ruim 1100 kilometer ten zuiden van Tarawa, te bezetten om het hoofd te kunnen bieden aan deze dreiging.

Op 2 oktober 1942 landden eenheden van het 5e Marine Verdedigingsbataljon onder leiding van overste George F. Good van de Amerikaanse mariniers tijdens de 'Operatie Fetlock' op het kleine atol. De eenheid was vanuit Samoa in vier schepen, onder escorte van de kruiser Chester en een aantal torpedojagers, overgebracht. Het atol was niet door de Japanners bezet en de eenheid werd enthousiast verwelkomd door de inboorlingen en een garnizoen van het Nieuwzeelandse leger bestaande uit een luitenant en een korporaal!

De marine begon dadelijk met het uitdiepen van de Te Buabua Pass en het aanbrengen van een bebakening bij de ondiepten zodat uiteindelijk meer dan honderd schepen in de lagune konden afmeren. Intussen begon het 2e Marine Geniebatljon, de 'Seabees', een landingsstrip aan te leggen op het eiland Fongafale (de enige geschikte plaats), die binnen een maand gereed was.

De Japanse reactie op de aanleg van deze basis op Funafuti kwam pas op 27 maart 1943 toen 6 Mitsubishi G3M 'Nell' bommenwerpers van Tarawa opstegen voor een aanval op het atol; 45 kilometer ten noordwesten van Funafuti werden de Japanse vliegtuigen onderschept door twee Grumman Wildcats van het pas gearriveerde 441e Squadron van de marine. In het volgende gevecht werd een 'Nell' neergehaald, terwijl de andere toestellen terugtrokken zonder het eiland te hebben aangevallen. Gedurende de volgende acht maanden werd Funafuti nog zes keer aangevallen door Japanse bommenwerpers vanuit Tarawa en Nauru in het noordwesten. De aanvallen werden 's nachts uitgevoerd om de gevechtsvliegtuigen van de marine te ontlopen die niet voor nachtgevechten waren uitgerust. Hoewel het eiland Fongafale slechts weinig dekking bood aan het personeel en het materieel, brachten de aanvallen slechts weinig verliezen aan mensen en materieel van de Amerikanen toe.



Boven: Een peinzende marineman kijkt hier uit op de lagune van Funafuti. Hij zit op de helling voor de watervliegtuigen (Naval Construction Battalion Center).

Onder: In november 1974 fotografeerde William Bartsch de helling zoals die er nu bijligt; het beton is gescheurd en wordt door de kinderen als speelplaats gebruikt.





Op 20 april 1943 begonnen de aanvallende activiteiten van de Amerikanen vanaf Funafuti toen 22 B-24 Liberator bommenwerpers van het 7e Luchtleger, vanuit Hawaï overgevlogen naar Funafuti, onder leiding van de commandant, generaal-majoor W. H. Hale, het eiland Naura aanvielen. Het was de eerste aanval op die Japanse basis, 1400 kilometer ten noordoosten van Funafuti. Als vergelding vielen negen 'Nells' vanuit Tarawa Funafuti voor de eerste keer aan in de vroege ochtend van 21 april. Twee vliegtuigen gingen verloren en zes mannen sneuvelden. Toen het luchtalarm werd gegeven, vluchtten de 680 inboorlingen naar de uit palmbomen opgetrokken kerk. Korporaal F. B. Ladd slaagde er gelukkig in hen te overtuigen dat zij de kerk uit moesten en dekking moesten zoeken in de schuilkelders; tien minuten later werd de kerk compleet de lucht ingeblazen door een bom die door het dak viel.

Door deze Japanse aanval waren er slechts 12 B-24's beschikbaar voor de aanval op Tarawa welke die avond op het programma had gestaan. De eenheid van Hale trok zich haastig terug naar Hawaï om weer op sterkte te worden gebracht. In augustus bracht vice-admiraal Spruance, commandant van de 5e Vloot, persoonlijk een bezoek aan Funafuti om de beste methode voor het veilig over de koraalriffen brengen van troepen te vinden; een probleem dat absoluut moest worden opgelost aangezien nagenoeg alle eilanden in de Pacific door dergelijke riffen omgeven waren.

Voordat de amfibische landingen van operatie Galvanic werden uitgevoerd, maakten op 20 november 1943 Liberators, Catalina's en Ventura's bombardementsvluchten en verkenningsvluchten vanuit Funafuti naar zowel de Gilbert- als de Marshall-eilanden, waarbij 75 ton bommen op Tarawa en Makin werd gegooid. Het vooruitgeschoven hoofdkwartier van het 7e Luchtleger was op 6 november operationeel.

Funafuti werd samen met Nandi op de Fiji-eilanden uitgekozen als ankerplaats voor olietankers; daar konden de tankers van de invasievloot hun brandstofvoorraden aanvullen. Nog later werd Funafuti een bevoorradingsbasis voor de schepen.

Het verhaal van William Bartsch . . .

Het eerste deel van mijn tocht vormde geen probleem; ik bereikte Funafuti gemakkelijk na een drie uur durende vliegtocht vanuit Suva, een afstand van 1100 kilometer, in een Hawker-Siddeley 748 van de Air Pacific. Historisch gezien was het logisch dat mijn tocht hier moest beginnen, aangezien Funafuti de springplank

Boven: de restanten van de C-47 Douglas die tijdens een Japanse aanval op 17 november 1943 werd getroffen (USAF).

Onder: Dertig jaar later ligt het verwrongen skelet van de C-47 vlak naast het vliegveld van Funafuti in een mangrove-oerwoud waar men het toestel na het bombardement heen gesleept heeft. (Bartsch).



was voor de grote aanval in de Pacific die uiteindelijk de Japanners teruggedreef naar hun thuiswateren en die tot hun nederlaag leidde.

Funafuti had de grootste en diepste lagune van Tuvalu; dat was een van de voornaamste redenen waarom men in oktober 1942 besloot hier een Amerikaanse basis te vestigen om een greep op de Japanners te houden. Uiteindelijk bleek Funafuti echter veel belangrijker als luchtmachtbasis toen de Seabees een paar maanden na de landingen van de mariniers de landingsstrip gereed hadden. Het vliegveld bleek de meest waardevolle erfenis te zijn die de oorlog achterliet, aangezien de 900 inwoners van het eiland nu een verbinding door de lucht met de buitenwereld kunnen onderhouden.

De vier dagen die ik tot mijn beschikking had voordat er een schip van de GEIDA zou arriveren vanuit Suva, waren ruimschoots voldoende om het eiland Fongafale, waar de Amerikanen (en later de Nieuw-Zeelanders) gelegerd waren geweest, en het vliegveld te onderzoeken. Fonga-

fale is slechts 13 kilometer lang en een kleine kilometer breed op het beedste gedeelte zodat mijn onderzoek naar overblijfselen van de oorlog grondig kon zijn.

Het voornaamste overblijfsel uit de oorlog is uiteraard het vliegveld zelf, met een lengte van bijna 1600 meter. Na de oorlog werden er weer kokospalmen geplant; die werden in 1962 weer gekapt waarna de landingsbaan weer in gebruik werd genomen. Het getuigt van de kwaliteit van het werk van de 'Seabees' dat het vliegveld 33 jaar later nog steeds voldoet aan de eisen en dat er zelfs een meermotorig straalvliegtuig kan landen.

Hoewel er in 1943 diverse toestellen tijdens Japanse aanvallen werden vernield, kan men er nu nog slechts één wrak aantreffen: dat van een tweemotorig C-47 transportvliegtuig van het leger dat in een mangrove-bos op een paar meter afstand van de oostzijde van het vliegveld ligt. Deze kist werd het slachtoffer van de Japanse luchtaanval op 17 november 1943, de laatste



Links en boven: In november 1942 waren mariniers druk bezig met het bouwen van deze uitkijktoren op het eiland Fongafale, Funafuti. Dertig jaar later, in 1972, velde de orkaan Beebe de toren (Bartsch).

luchtaanval op het atol. Precies aan het einde van de landingsbaan liggen achter het rif in dieper water de wrakstukken van twee B-24 Liberators met hun bemanningen, het resultaat van een ongeluk even na middernacht op 28 juni 1943 tijdens het opstijgen voor een bombardementsaanval op Nauru. Het is niet erg waarschijnlijk dat deze toestellen ooit zullen worden geborgen aangezien de diepte van de oceaan 300 meter uit de kust van het eiland al bijna 300 meter is!

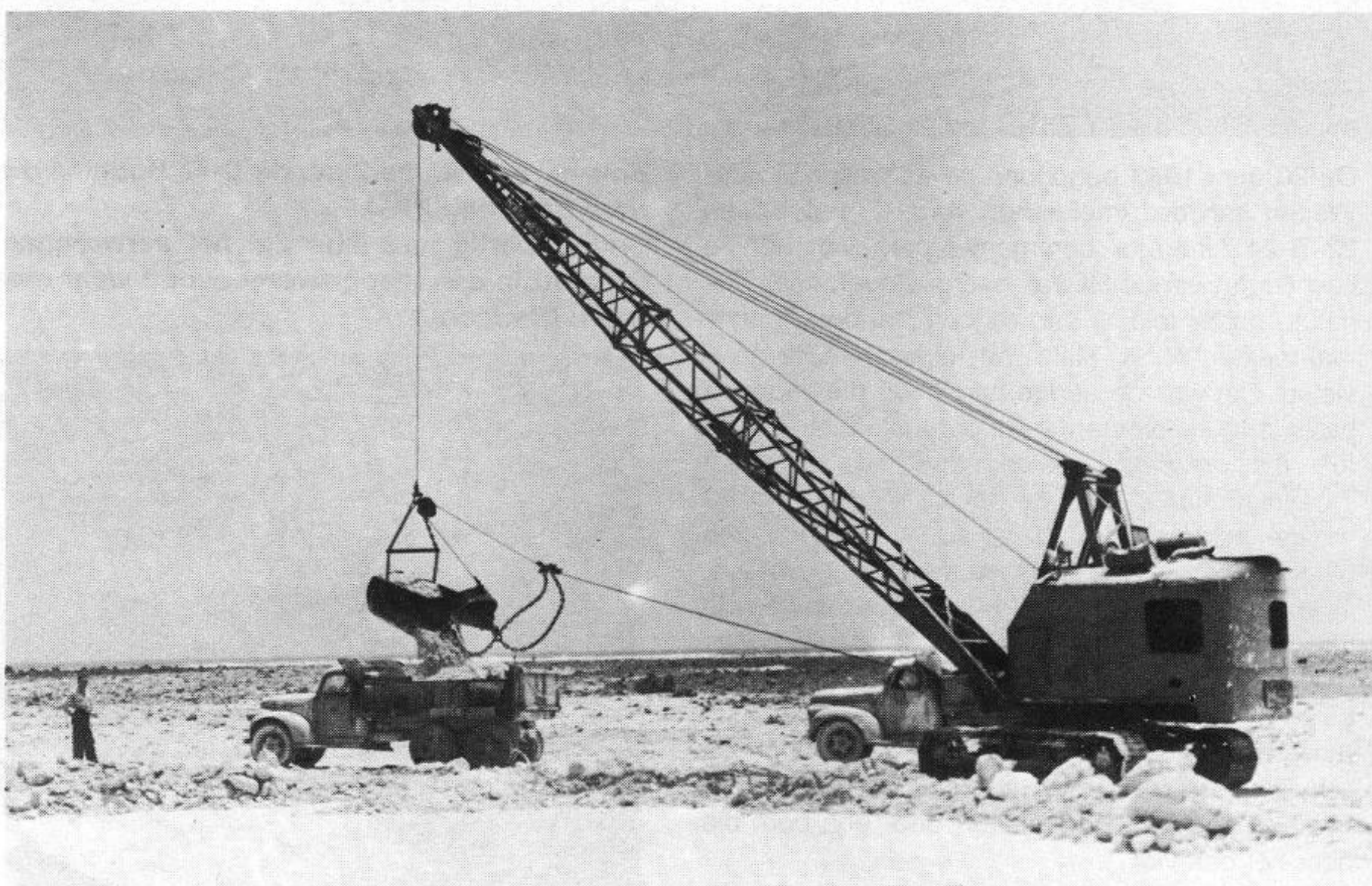
Voor het verharden van de banen werden er tonnen koraal uitgegraven aan de noord- en de zuidkant van Fongafale met behulp van draglines. Dergelijke uitgravingen lieten lange, diepe geulen achter die nu nog steeds op het eiland zichtbaar zijn. In deze geulen werd door de Amerikanen materiaal gestort dat zij niet meer meenamen toen zij zich terugtrokken van het eiland: voorraad tanks, oude voertuigen, banden, reserve-onderdelen, propellers en zelfs colaflessen. Tegenwoordig vormt deze erfenis een ontzierung van het overigens typische voorbeeld van een prachtig atol.

Over heel Fongafale verspreid staan Nissenhutten die bedekt waren met koraal en overgroeid met planten om ze aan het oog van de Japanse aanvallers te onttrekken. Ze dienden als opslagruimten en kantoren, hoewel ze nu helemaal leeg zijn en er niets terug te vinden is wat op hun doel in de oorlog zou kunnen wijzen. Ook is de oude uitkijktoren er nog, maar die is wel gekanteld nadat een orkaan in 1972 het eiland geselde.

Aan de lagunekant van Fongafale ligt een gekantelde, verroeste Northwest hijskraan, het zwaarste stuk dat bij de aanleg van de verschillende installaties op Funafuti werd gebruikt. Aan de weg die naar het noorden loopt, staat nog zo'n kraan, rechtop en geheel intact.

Naast de gekantelde kraan strekt een betonnen startbaan voor watervliegtuigen zich tot in de lagune uit: het beton is gescheurd en de platen liggen schots en scheef over elkaar. Tijdens de oorlog taxieden de PBY Catalina's hier de zee in, nu spelen er alleen nog maar kinderen op.

Mijn verbindingsschakel met de andere Ellice-eilanden, de MV 'Nareau' arriveerde slechts met een dag vertraging vanuit Suva op het eiland. Al snel bleek echter dat er geen hut voor mij beschikbaar was; de kleine 'Nareau' was ingevalen voor de grotere 'Nivanga' (die lek was gestoten) en kon niet alle passagiers herbergen die hutten hadden geboekt. Geen probleem; kapitein Loto Pasefika stond erop dat ik zijn hut nam, ondanks mijn protesten. Als geboren bewoner van de Ellice-eilanden prefereerde hij de frisse lucht en hij ging aan dek slapen. Er kon echter pas aan slapen worden gedacht toen wij ver na middernacht met behulp van onze radar de gevaarlijke ondiepten van North Pass achter ons hadden gelaten.



Boven: Een Northwest kraan laadt hier eind 1943 koraal op het eiland Motolalo, waarschijnlijk voor de aanleg van een landingsbaan.

Onder: Een andere Northwest kraan ligt hier aan de lagunezijde van het eiland Fongafale, Funafuti, in 1974 te roesten; de roest vreet voort tot de totale vernietiging volgt (Bartsch).



HET ATOL NUKUFETAU

Tot juli 1943 was het eiland Funafuti het enige eiland van de Ellicegroep dat een vliegveld had en aangezien de Amerikanen hun controle in de lucht wensten te versterken, gaf admiraal Nimitz opdracht om andere eilanden die geschikt waren voor de aanleg van landingsbanen te bezetten.

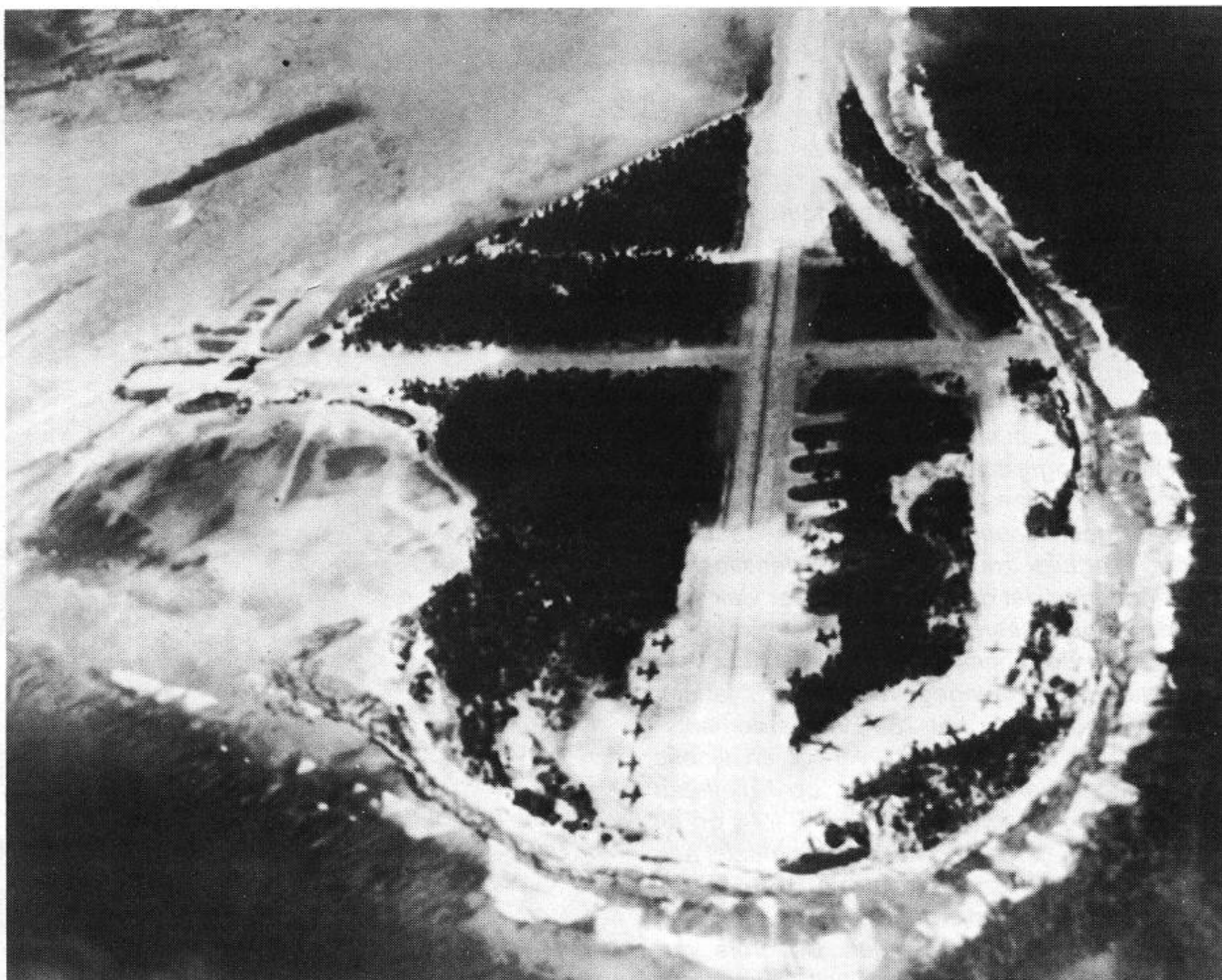
Een van de twee uitgekozen eilanden was het atol Nukufetau, dat 80 kilometer noordelijker lag en ruim 1000 kilometer ten zuiden van Tarawa. Op 22 augustus landde er een eenheid genisten van de mariniers. Nadat zij een stuk van het eiland hadden uitgekozen dat geschikt was voor de aanleg van een vliegveld, landden de overige genisten vijf dagen later en op 9 oktober kon de landingsstrip in gebruik worden genomen.

Wij bereikten het atol Nukufetau in de vroege morgen van 5 november, na een tocht van bijna 70 kilometer. De 'Nareau' voer de lagune van het rechthoekig gevormde atol vanuit het westen via de Teafua Pass binnen.

Nadat wij geankerd hadden in de lagune van Nukufetau vlakbij het bewoonde eiland Savave, kregen wij een motorsloep om een bezoek te brengen aan het lange, smalle eiland Motolalo, dat op ongeveer 8 kilometer tegenover de lagune-ingang lag. Daar waren alle Amerikaanse troepen geconcentreerd geweest na de bezetting van het eiland in augustus 1943. Maar eerst zorgden wij ervoor dat wij een tolk/gids kregen van Savave die ons de weg zou kunnen wijzen op het eiland. De kapitein van 'Nareau' was ook zo vriendelijk geweest ons een bemanningslid voor de motorsloep te lenen en een technicus met een walkie-talkie wanneer er iets mis mocht lopen. Wij hadden slechts één middag tot onze beschikking omdat de 'Nareau' na zonsondergang weer zou vertrekken nadat de post en wat vracht gelost en weer geladen zou zijn.

Nadat wij aan de lagunezijde, aan de zuidpunt van Motolalo, geland waren, begonnen wij direct met onze speurtocht naar oorlogsherinneringen in de buurt van de landingsbanen. Wij kwamen snel tot de ontdekking dat wij de enige levende wezens op het eiland waren; Motolalo is nu, evenals in 1943, onbewoond en het dient alleen maar als kokosnotenplantage voor de 600 bewoners van de andere eilanden van het atol. Na een wandeling van 10 minuten in een zinderende hitte kwamen wij op de oude landingsstrips die, na 30 jaar niet meer gebruikt te zijn, nog steeds van een goede kwaliteit waren, hoewel ze voor het grootste deel door palmen en struiken overwoekerd waren. Goed werk van het 16e Geniebatallion (Seabees) dat van koraal een 860 meter lange oost-west- en een 1500 meter lange noord-zuid-landingsbaan had aangelegd met verharde parkeerplaatsen en andere faciliteiten. Onze speurtocht bracht geen andere zaken aan het licht aangezien de Seabees alleen maar met de aanleg van een tijdelijke basis belast waren geweest, waarbij de mannen in tenten huisden en de administratie e.d. in blokhutten van kokospalmen was ondergebracht. Het enige spoor van bewoning vonden wij in de vorm van een waterput en de betonnen funderingen van de gebouwen waar reparaties werden verricht. Ondanks het feit dat er 34 viermotorige bommenwerpers en 45 gevechtsvliegtuigen tegelijkertijd op het eiland waren, konden wij absoluut geen wrakstukken van vliegtuigen in de omgeving van het vliegveld vinden.

Behalve het vliegveld en de voorzieningen voor de luchtmachtmensen, bouwden de Seabees samen met een eenheid van het 7e Marine Verdedigingsbataljon een pier aan de lagunezijde van Motolalo om het lossen van oorlogsvoorraden uit de vrachtschepen mogelijk te maken. Op de terugweg naar onze motorsloep passeerden



Boven: Men kan ten minste 22 vliegtuigen herkennen op deze luchtfoto van het eiland Motolalo, Nukufetau, die eind 1943 genomen is (Naval Construction Battalion Center).



Boven: In 1971 was dit eiland zoals vroeger weer onbewoond, maar men kan de restanten van de oude landingsbanen nog duidelijk zien op deze foto, die werd genomen vanaf een hoogte van 1500 meter (Directorate of Overseas Surveys).

wij deze intact zijnde maar verwaarloosde pier, waar wij bij het roestende wrak een klein landingsvaartuigje, compleet met schroef, vonden. Bovendien zagen wij een stuk ketting en een lege munitiekist.

Wij voeren vervolgens met de motorsloep naar

een punt aan de noordkant van het eiland op een afstand van 200 meter van een baken. Dit punt heet Kongoloto Motolalo. Hier gingen wij van boord en liepen ongeveer 100 meter landinwaarts door het bos naar een open plek die het begin vormde van de oude landingsbaan voor

de bommenwerpers. Onze gids had ons naar het meest interessante overblijfsel uit de oorlog gebracht: het wrak van een verongelukte bommenwerper waarvan de brokstukken overal verspreid lagen. Wij begonnen koortsachtig de begroeiing, die in de loop van meer dan dertig jaar bezit had genomen van het gebied, te verwijderen en ontdekten stukje bij beetje onderdelen van een B-24 Liberator bommenwerper: twee motoren met propellers, twee motoren zonder propellers, de neuskoepel, een deel van de romp, twee vleugels (met de verbleekte Amerikaanse kleuren nog goed zichtbaar), een verroest machinegeweer temidden van scherpe munitie en lege hulzen. Het belangrijkste, namelijk de cockpit, de staart of de wielen konden wij niet ontdekken zodat wij geen serienummer hadden waarmee wij het vliegtuig zouden kunnen identificeren. Ons vermoeden dat de bommenwerper vlak voor de landing was neergestort, werd later door de dossiers van de Amerikaanse luchtmacht bevestigd; daarin stond aangegeven dat op 7 januari 1944 een B-24D van het 26e Bombardements-squadron het landingsgestel verloor en tijdens een poging tot een noodlanding op Nukufetau neerstortte. Aangezien er slechts 2 B-24's op dit eiland verloren gingen en het andere toestel aan de zuidkant, aan het einde van de baan, in zee was gestort, moest dit de B-24 zijn die op 7 januari 1944 was neergekomen. De grote verspreiding van de wrakstukken valt te verklaren uit het feit dat volgens de dossiers van de Seabees de verongelukte B-24 per ongeluk door luchtmacht personeel werd opgeblazen toen men het vliegtuig probeerde te bergen.

Na Nukufetau voer de 'Nareau' naar het noorden van het eiland Niutao dat in tegenstelling tot de andere Ellice-eilanden geen lagune heeft; wij moesten derhalve in open zee voor het eiland voor anker gaan. Niutao was in feite niet betrokken bij het oorlogsgeweld, zodat het voor ons ook geen zin had om aan land te gaan en naar overblijfselen te zoeken. 's Nachts waren wij het atol Nui gepasseerd dat ook niet door de oorlog geteisterd was, maar dat wel wrakstukken van vliegtuigen herbergt.

In april 1943 maakte een B-24 een geslaagde noodlanding op het lagunerif in 30 cm diep water bij het eilandje Unimai en volgens de bewoners van het eiland ligt dit wrak er nog steeds, compleet met vier motoren. Bovendien ligt er een vleugel van een tweemotorige Mitsubishi G3M 'Nell' Japanse bommenwerper, die in augustus 1943 tijdens een patrouillevlucht vanaf Tarawa door een Grumman Wildcat van het 441e Squadron werd onderschept en neergehaald. Bovendien ligt op het kerkhof van Nui een van de Japanse bemanningsleden van dit vliegtuig begraven die uit het wrak werd geborgen.



Rechts: De vleugels van het wrak van de B-24 aan de noordkant van Matolalo. Boven: scherpe patronen en lege hulzen liggen naast het zwaar verroest machinegeweer in de buurt van het wrak (Bartsch).

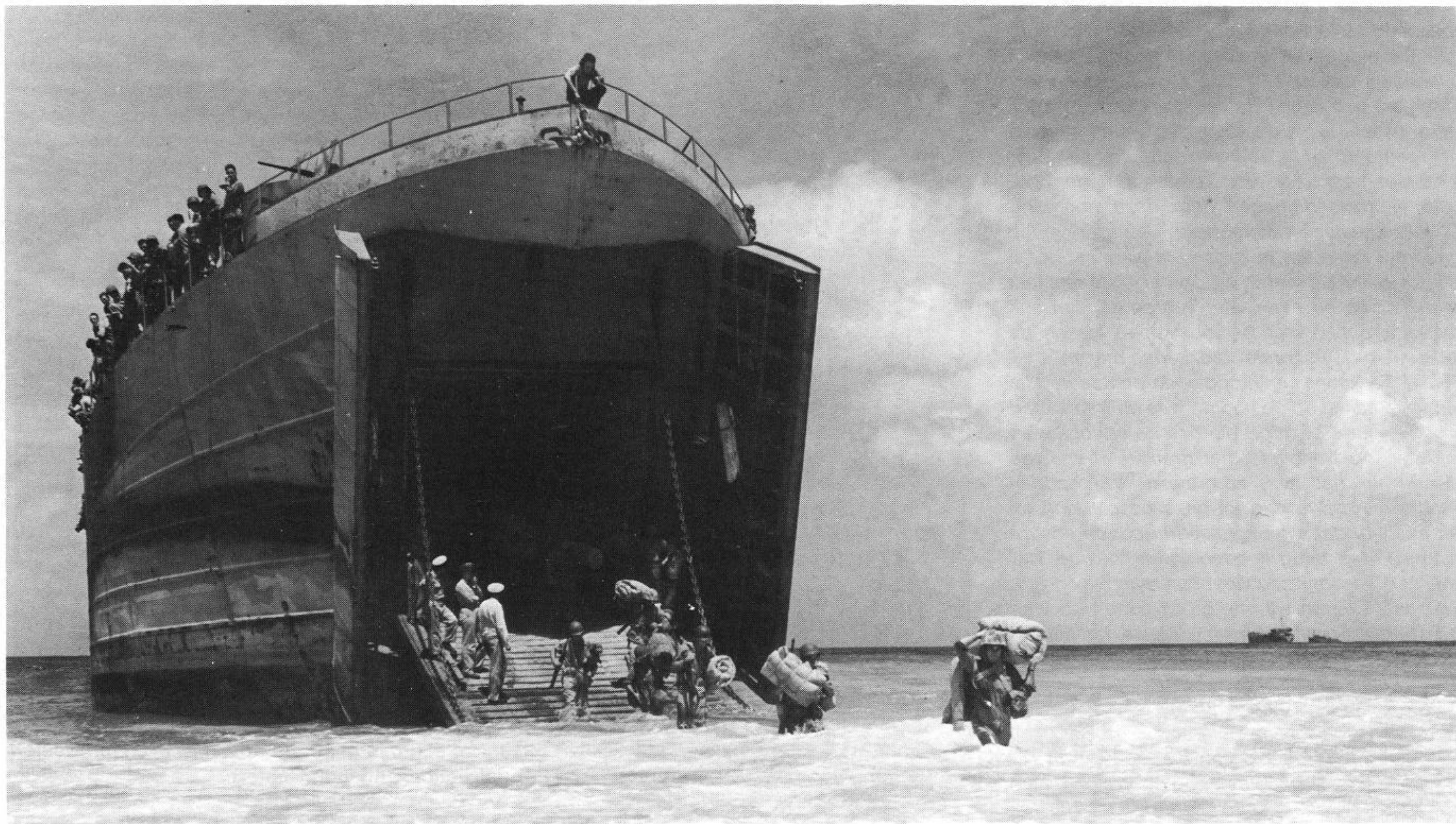


Boven: De tolk en de gids van William Bartsch van het grootste eiland van het atol Nukufetau, Savave, poseren hier bij een van de twee bronnen die door de Amerikanen op het eiland Motolalo werden gebruikt.



Boven: De verroeste overblijfselen van een landingsvaartuig op het strand bij de pier op het eiland Motolalo



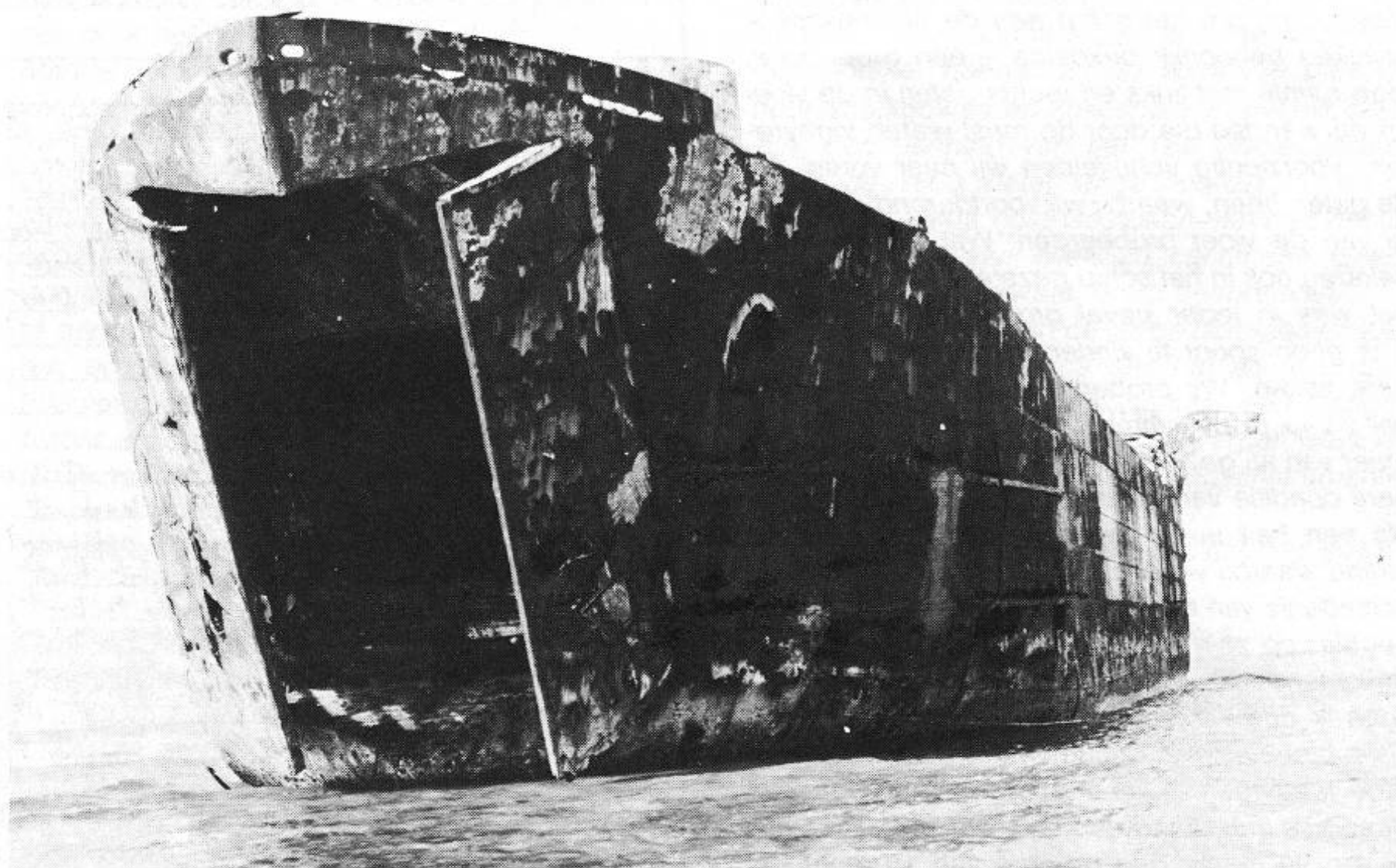


HET ATOL NANOMEA

Het andere vliegveld dat werd uitgekozen, lag op het atol Nanomea, op een afstand van slechts 700 kilometer ten zuidoosten van Tarawa, het meest noordelijke punt van de Ellice-eilanden. Op 18 augustus landde er een kleine gevechtsgroep mariniers om te kijken of het eiland door Japanners bezet was, en zo niet, een geschikte plaats voor een vliegveld te zoeken. Er zaten geen Japanners en tien dagen later arriveerde de hoofdgroep, bestaande uit het 7e Marine Verdedigingsbataljon en een eenheid van het 16e Marine Geniebataljon. Op 7 september was er 1500 meter landingsbaan gereed en eind september was het vliegveld volledig operationeel. Het werd bewaakt en gerund door 2300 mannen.

Op 10 september 1943 kwam de eerste Japanse luchtaanval in de vorm van tien 'Betty' bommenwerpers, die slechts weinig schade kon aanrichten. Om verdere Japanse aanvallen op Nanomea en de andere bases op de Ellice-eilanden te bemoeilijken, werd op 18-19 september 1943 met de vliegdekschepen van admiraal Pownall een zware aanval op Tarawa en Makin uitgevoerd. Dit resulteerde in het uitschakelen van de helft van de Japanse bommenwerpers op Tarawa en vier 'Emily' patrouillebommenwerpers op Makin. Tarawa werd nooit meer als luchtmachtbasis voor aanvallen op de Ellice-eilanden gebruikt, hoewel Nauru tot november 1943 als tussenlandingsbasis voor dergelijke aanvallen in gebruik bleef. Aan de vooravond van de invasie op de Gilbert-eilanden beschikte de 7e Luchtvloot over vijf bases die de Gilbert-eilanden konden bestoken: Funafuti, Nukufetau en Nanomea, elk met twee squadrons bommenwerpers; Canton op de Phoenix-eilanden waar een bommenwerpers- en een gevechtssquadron gestationeerd waren en een squadron gevechtsvliegtuigen op Baker-eiland, een eiland dat in Amerikaanse handen was, 800 kilometer ten oosten van Tarawa.

Op een afstand van minder dan 80 kilometer ten noorden van Baker-eiland was op Howland-eiland een noodlandingsbaan aangelegd met een interessante voorgeschiedenis. Deze ruim 700 meter lange landingsbaan was in 1937 aangelegd voor Amelia Earhart. In het begin van de oorlog was deze baan door de Amerikanen ge-



Uiterst boven: De LST-203 ontscheept hier op 4 september 1943 mariniers van het 7e Mariniers Verdedigingsbataljon op Nanomea (US Marine Corps). Boven: De LST-203 nu, de ontschepingsdeuren staan na eenendertig jaar nog steeds open (Bartsch).

bombardeerd om te voorkomen dat de Japanners er gebruik van zouden kunnen maken, hetgeen later met het omgekeerde doel ook door de Japanners was gedaan. Beide partijen hadden echter niet best gemikt zodat de baan snel hersteld was om noodlandingen te kunnen uitvoeren.

Tijdens mijn voorbereidende onderzoek over het bestaan van oorlogsherinneringen op de Gilbert- en de Ellice-eilanden had men mij verteld dat een van de meest spectaculaire voorwerpen op de Ellice-eilanden een groot landingsvaartuig was op het rif van Nanomea, 1400 kilometer ten noordoosten van Funafuti. Later las ik toevallig in de Atoll Pioneer (de regionale krant van de Gilbert- en de Ellice-eilanden) weer een artikel over het grote Amerikaanse landingsvaartuig drie kilometer ten noordwesten van de zuidpunt van het eiland Nanomea.

Toen wij vroeg in de morgen van 7 november 1974 Nanomea vanuit het zuiden naderden, keek ik dan ook met spanning naar de westkant van het atol om een glimp van het geheimzinnige schip op te vangen. Langzamerhand werd een klein stipje steeds groter, een stip die een schip bleek te zijn, maar wat voor schip? Was het werkelijk een landingsvaartuig, en zo ja, van welk type?

Wij gingen niet vanaf de oceaanzijde op onderzoek uit; de Nareau voer vanaf de lagunezijde naar het eiland, zodat wij het schip vanaf het strand konden gaan bekijken. Het lag toch in ondiep water vlak voor de kust.

Om de lagune van Namomea te kunnen bereiken, moet men met een kleiner bootje door een 450 meter lange doorgang varen die in het rif is uitgehouwen. Omdat er geen natuurlijke ingang

tot de lagune aanwezig was, maakten de Sea-bees eind 1943 met springstoffen een doorgang van 20 meter breed en twee meter diep; dat was voldoende voor de LCT's en andere kleine vaartuigen om hun lading op het strand van de lagune te lossen. Nu is die doorgang weer helemaal dichtgegroeid en bij eb kan men er met een boot bijna niet meer door. Men kan alleen onder optimale tij-omstandigheden door deze doorgang en zelfs krachtige motorsloepen en andere boten lopen het risico om te kapseizen wanneer het tij afloopt. Gelukkig waren wij op het juiste moment aangekomen en even later voeren wij dan ook zeer voorzichtig met de motorsloep tussen de koraalriffen door, zonder brokken te maken.

Een Amerikaans antropologen-echtpaar, dat van onze komst op de hoogte was gebracht, had voor een gids gezorgd die ons de oorlogsoverblijfselen op Nanomea, het grootste V-vormige eiland van het atol, zou tonen. Wij hadden slechts een halve dag tot onze beschikking tot het moment dat wij, begunstigd door de ebstromingen, weer terug konden varen naar de 'Nareau'. Ons bezoek zou weer kort maar hevig zijn. Even later waren wij met onze gids al op weg naar het wrak van het schip. Hoewel het slechts een tocht van een paar honderd meter door kniediep water was, bleek het een verraderlijke tocht over het glibberige koraal te zijn, waarbij wij een paar keer bijna vielen.

Wij naderden het schip aan de voorkant en zagen dat de landingsdeuren nog open stonden na al die jaren. Onze eerste indruk was dat het schip totaal verroest, maar verder intact was. Te oordelen naar de lengte - meer dan 90 meter - en de bouw moest het volgens mij een LST zijn, het op een na grootste landingsschip van de Amerikaanse marine.

Wij klommen op de loopruimte waarbij ons enthousiasme om het schip aan de binnenkant te bekijken behoorlijk bekoelde - één grote holle, lege ruimte met links en rechts gaten in de vloer en de wanden die door de roest waren ingevreten. Voorzichtig schuifelden wij naar voren, om de gaten heen, waarbij wij voortdurend de sterkte van de vloer probeerden. Wat er dertig jaar geleden ook in het schip gezeten mocht hebben, het was in ieder geval grondig verwijderd; er was geen spoor te vinden van machines of andere zaken. Wij probeerden de bovenkant van het schip te beklimmen, maar zagen daar toch maar van af, gezien de roestige, weinig betrouwbare conditie van de stalen platen.

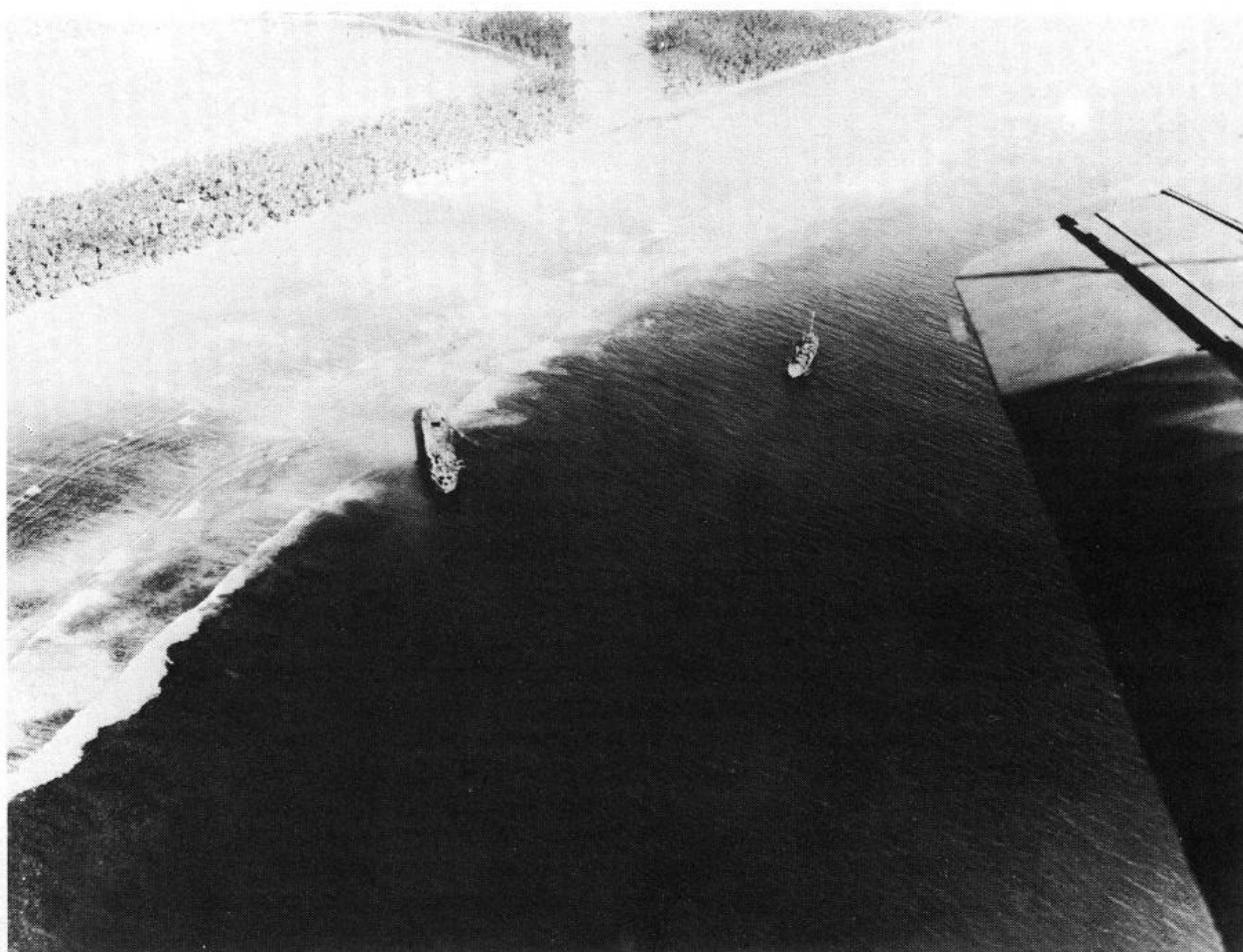
Na een half uurtje keerden wij terug naar het strand waarbij wij ons afvroegen wat de voorgeschiedenis van dit schip zou zijn geweest en hoe het hier op zo'n klein atolletje aan zijn eind was gekomen?

Toen ik drie weken later weer terug was op de Fiji's, bleek uit mijn documentatie over de amfibische landingen in de Pacific dat het schip op Nanomea inderdaad een LST was met een lengte van 99 meter, een breedte van 15 meter en een achter op het schip geplaatste brug.

De volgende stap in het ontrafelen van het mysterie van de LST was het schip te identificeren. Informaties, ingewonnen bij de marine in Washington over een op Nanomea vastgelopen landingsschip, gaven als antwoord dat het de LST-203 was, die tijdens de landingsoperaties op 1 oktober 1943 op het rif gestrand was.

Men was bovendien zo vriendelijk om mij fotokopieën te sturen van het logboek van het schip en van de uitwisseling van berichten toen het schip verloren was gegaan. Het bleek dat de LST-203 mannen en materieel had vervoerd vanuit Funafuti voor de bezetting van Nukufetau in november 1943. Op 4 september 1943 werd de lading - 346 manschappen en officieren van het 7e Marine Verdedigingsbataljon - gelost op Nanomea, waarna nog eens drie rustige reizen volgden

Het laatste rapport van de LST-203 in het logboek, 1 oktober 1943; de laatste 24 uur zijn ingegaan (Naval Historical Center, US Navy).



Een luchtfoto van de LST-203 uit oktober 1943. Het schip is gestrand op het rif even ten westen van de landingsbaan van Nanomea (Naval Construction Battalion Center).

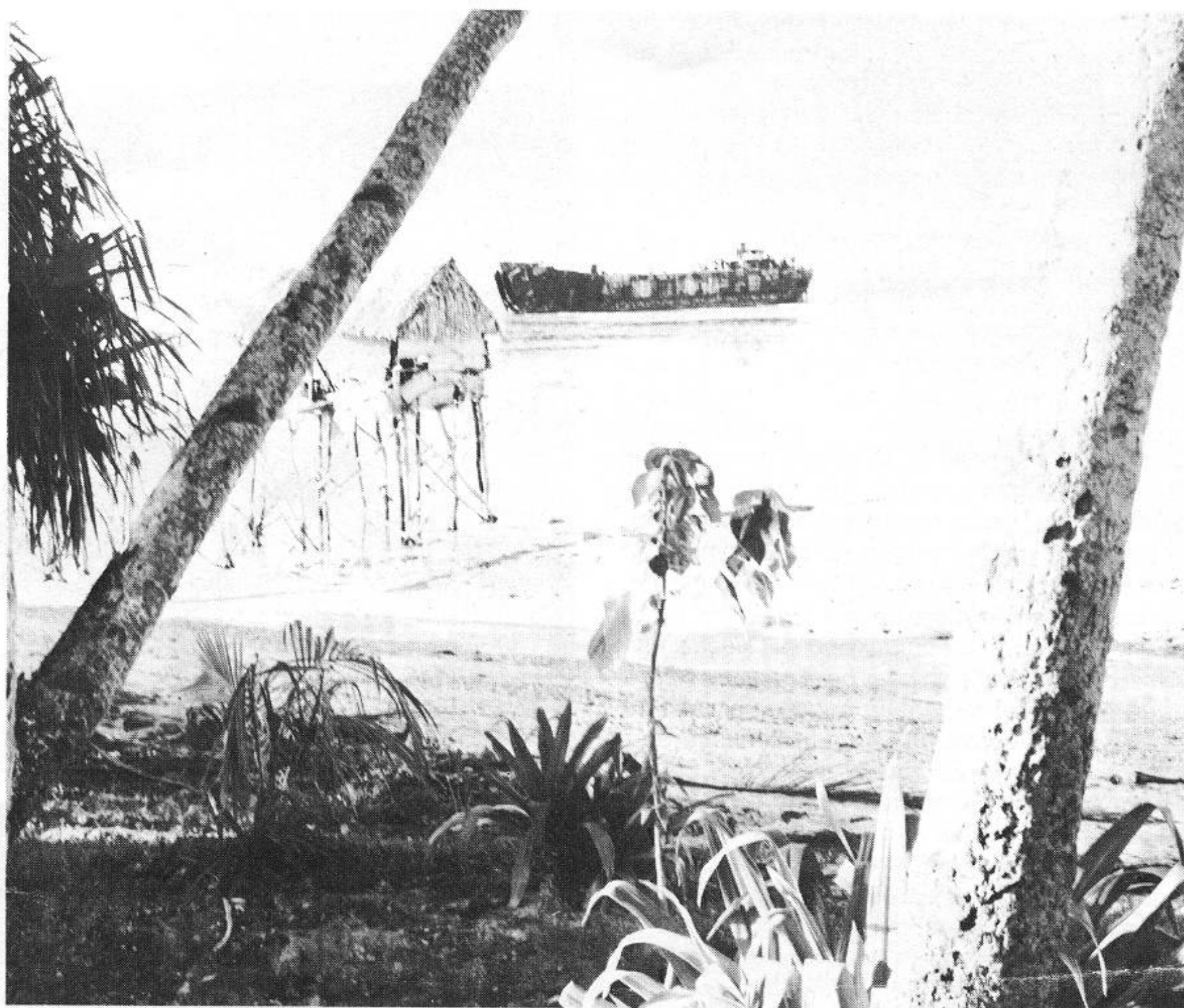
under the command of <u>Fred M. Nischel</u> , <u>Lieutenant</u> , U. S. C. G.,	
<u>October 1, Friday</u> , 19 <u>43</u>	
RECORD OF THE MISCELLANEOUS EVENTS OF THE DAY	
0000-0400 Beached as before, Nanomea Atoll, Blue Islands, South Pacific Ocean, no landing 072 (p.g.c.), starboard engine ahead standard (250 R.P.M.), port engine back 213. 1245 commanding officer at conn, maneuvering at various speeds in order to back off the beach. 0115 ramp raised, bow door closed. Starboard door not fully closed, sprung slightly. Ship surging, sliding to port as engines are maneuvered in attempt to withdraw from beach. So to end.	
0400-0800 Beached as before. Captain still at conn, continuing efforts to back vessel clear of beach. Engines worked at various speeds, both singly and in unison, ahead and astern, but vessel apparently held fast by coral head, causing her to pivot on bow. Six to eight foot surf causing vessel to pound on reef. 0555 - Stern swinging slowly to port; every effort made to hold stern, but engines found to have insufficient power to hold stern against surf and current running parallel with reef. Both engines ordered ahead standard speed, full left rudder. Effect of sea under starboard counter forced stern to port, up onto same coral reef holding bow. 0600 - Called all hands; signaled USS Manley (D-1) to come alongside immediately. Put boat over and attempt made to pull stern to starboard with boat. Surf now badly pounding ship against fingers of coral reef. 0605 - Port shaft alley reported flooding; after section of same dogged off. Floor plates in Main and Auxiliary Engine Rooms reported buckling. 0620 - Water reported entering Main Engine Room bilges. Attempts to stop leaks proving futile. Water rising more rapidly than No. 2 Fire and Bilge pump can handle. 0621 - Oil reported on surface of water at starboard side of ship. 0622 - Water reported entering Auxiliary Engine Room at frame 28, starboard side. Fire and Bilge pump no. 1 handled this water satisfactorily. 0625 - Fire and Bilge pumps reported out of service. 0630 - All the small boats of the U.S.S. Manley, pulling together, used in attempt to pull stern off beach. 0645 - Fire and Bilge pumps reported back in service. 0650 - U.S.S. Manley close astern to take line. 0716 - Port engine secured. 0725 - Deck plates on port side Main Engine Room reported breaking through. 0730 - Starboard engine secured. 0738 - Water and oil in Main Engine Room over four feet deep. 0750 - Ballast pump being used to keep water level down in Main Engine Room.	
B.P. Devins, Lt. (jg.) (R)	
Approved.	Examined and found to be complete.
28-13314-1 U. S. C. G., Commanding.	R. M. Nischel, Navigator.
DO NOT ADD TO THE LENGTH OF THIS SHEET	

naar hetzelfde atol met een eenheid van het 16e Marine Geniebataljon, voertuigen, uitrustingsstukken en andere militaire zaken.

Kolonel Thomas S. Ivey, een gepensioneerde officier van de marine, die gedurende de jaren 1943-'44 de leiding had over het 7e Marine Verdedigingsbataljon op Nanomea, had een beschrijving gegeven van de ongebruikelijke landingsprocedure van de LST-203 op Nanomea, de eerste keer dat men een dergelijke methode bij een atol had gevolgd. Wanneer men bij het atol arriveerde, moest de commandant van het schip op een bepaald punt aan de westzijde van het eiland bij vloed – wanneer er 60 tot 120 centimeter water boven de rand van het rif stond – de boeg van de LST vast laten lopen, het schip daar met draaiende motoren laten liggen tot het eb werd en het door zijn eigen gewicht op de rand van het rif zou blijven liggen. Wanneer het schip dan gelost was, kon men bij hoog tij simpelweg vanaf het rif wegvaren voor de terugtocht naar Funafuti.

Tijdens de vijfde trip naar Nanomea sloeg het noodlot echter voor de LST-203 toe. Zoals in de dossiers vermeld staat, begon luitenant Fred W. Nirschel op 30 september 1943, nadat de lading (49 Seabees, 83 mannen van het 441e Marine Squadron en 13 mariniers) gelost was, aan de gebruikelijke procedure om het schip los te maken van het rif op het moment dat het vloed begon te worden. Deze keer werd het schip echter door de zware branding en grondzeeën op een koraalpunt geworpen waardoor er een lek in de vloer van de controlekamer ontstond. Doordat de boeg vast zat op de rotsen, fungeerde die als as en door de zware golfslag en de zware stroom draaide het schip langzaam om. Gedurende de volgende zestien dagen mislukten alle pogingen om de LST van het rif te trekken. Alle sleeppogingen van de torpedojager USS Manley, de mijnenvegers USS Kingfisher en Robin en LST-24 mislukten. Gedurende die periode verslechterde de situatie van de LST-203 zelfs doordat er meer gaten in de romp werden geslagen door het koraal en het schip door de zware zeeën en branding nog eens 25 meter verder het strand op werd geworpen.

Uiteindelijk kreeg Nirschel op 17 oktober 1943 opdracht zoveel mogelijk uitrusting van het schip te halen en het van de bovenbouw te ontdoen. Met behulp van de Seabees en de mariniers op Nanomea werd deze opdracht uitgevoerd waarbij zelfs drie hulpmotoren en generatoren werden gesloopt. op Na de sloop werd de beman-



Vanaf het strand van Nanomea gefotografeerd heeft men een goed beeld van dit soort landingschepen (November 1974, Bartsch).

ning van de LST-203 een nieuw schip toegewezen door het 5e LST Flottielje.

Marine-autoriteiten oordeelden dat de stranding van de LST-203 het 'resultaat was van een riskante militaire operatie en niet te wijten was aan enig falen van bemanning of commandant.' Luitenant Nirschel kreeg een jaar later zelfs een onderscheiding 'voor bewezen vaardigheid' door 'diverse landingen op een uiterst gevaarlijk rif onder ongunstige omstandigheden uit te voeren' en 'in alle gevallen de lading van de LST-203 veilig aan land te brengen.'

Nadat wij de LST hadden bekeken, keerden wij terug naar het strand waarna wij op fietsen naar de oostelijk vork van de V-vorm van het eiland gingen, naar de plaats van de oude landingsba-

nen. Evenals in Nukufetau bevinden de twee landingsbanen zich nog steeds in een uitstekende conditie, hoewel zij op sommige plaatsen door struikgewas en kokospalmen overwoekerd zijn. Een eenheid van het 16e Genie Bataljon legde de 1800 meter lange noord-zuid- en de 900 meter lange oost-westbaan aan met behulp van een laag van bijna 25 centimeter levend koraal dat met zeewater werd besprenkeld.

Aan de noordkant van de lange bommenwerperbaan toonde onze gids ons het enige groten-deels intacte wrak op Nanomea, een Douglas SBD-5 Dauntless duikbommenwerper, waarvan de vleugels, de motor en cockpitinstrumenten ontbraken.

Gelukkig bevond zich in de cockpit nog wel het



Twee foto's van de wrakstukken van de SBD-5 Dauntless die op 17 november 1943 neerstortte op de landingsbaan van Nanomea. De



gaten in het staartstuk en de achterromp zijn eerder door de inboorlingen dan door Japanse kogels veroorzaakt.

identificatieplaatje, het modelnummer, serienummer en afleveringsdatum. Daardoor konden wij later in Washington in het National Air and Space Museum erachter komen dat dit toestel toebehoorde aan het 331e Marine Squadron (geleerd op Nukufetau tussen november 1943 en februari 1944).

Bijna twee jaar later slaagde ik er ten slotte in de gedetailleerde bijzonderheden van het verongelukken van dit vliegtuig te achterhalen toen kolonel Thomas S. Ivey van het 7e Marine Verdedigingsbataljon op Nanomea in 1943-1944 contact met mij opnam. Kolonel Ivey was getuige geweest van het neerstorten van het vliegtuig dat samen met een andere SBD-5 van het squadron na zonsondergang landde. De toestellen kwamen van de basis Nukufetau en hadden opdracht de volgende morgen vanaf Nanomea een routinevlucht voor duikbootverkenning te maken. Tijdens de landingsmanoeuvre kwam de piloot van het toestel tot de ontdekking dat slechts een van zijn landingswielen naar buiten kwam. Na via de radio contact te hebben opgenomen met de andere piloot, besloten zij tot een levensgevaarlijke noodlanding. Ze zouden vanuit het oosten enkele tientallen centimeters boven de grond zo langzaam mogelijk en zo dicht mogelijk bij elkaar komen aanvliegen; het vliegtuig met het defecte landingsgestel achteraan. Wanneer zij boven de ruw aangelegde, maar nog niet voltooide nieuwe landingsbaan zouden komen, zou het voorste vliegtuig vol gas geven, terwijl het achterste vliegtuig de motor zou afzetten waardoor een groter remmend vermogen zou ontstaan en waarbij het hopelijk heelhuids in het zachte zand tot stilstand zou komen. De manoeuvre werd feilloos uitgevoerd. De piloot kon het zwaar beschadigde vliegtuig (het kon niet meer vliegklaar worden gemaakt) ongedeerd verlaten.

In de poot van de V-vorm van Nanomea vonden wij het enige andere wrak op het eiland. Het is het middelste gedeelte van de romp van een B-24 dat op zijn kant in een dichtbegroeid gedeelte ligt op een afstand van 10 meter van een pad dat naar de landingsbanen voert. Dit moet alles zijn wat er over is van óf 'Sexy Sue III' van het 98e Bombardementssquadron die op 14 november 1943 op de landingsbaan door een andere B-24 werd geramd na de landing, óf van 'Raunchy' van het 27e Bombardementssquadron die op de avond van 19 november 1943 neerstortte na een vlucht naar Butaritari en tijdens de landing een hoge palmboom raakte die naast de baan stond. Het toestel brandde geheel uit. Twee maanden eerder was een andere B-24, de 'Wake Island Sleeper' van het 26e Bombardementssquadron, tijdens een raid boven Tarawa door Zero's aangevallen en beschadigd. Een lekke leiding deed de brandstof door het toestel spoelen. Het toestel maakte een noodlanding op het westelijke rif van Nanomea, vijftig meter uit de kust. Hoewel de bemanning ongedeerd bleef en het toestel intact was, vloog het in brand toen de Seabees het probeerden te bergen. Dit waren de enige drie B-24's die tijdens de oorlog op Nanomea werden vernietigd. Na onze speurtocht op Nanomea haastten wij ons 's middags terug naar onze boot om veilig de terugtocht te kunnen maken nu het eb werd. Terug op de 'Nareau' zette kapitein Pasefika koers naar Tarawa, 740 kilometer naar het noordwesten. Tweeënhalve dag zagen wij niets anders dan de uitgestrekte Stille Oceaan, waarna wij de zuidelijke Gilbert-eilanden westelijk passeerden voordat wij in oostelijke richting naar Maiana en tenslotte Tarawa voeren. De Gilbert-eilanden zetten de eerste stap op weg naar zelfbestuur op 1 november 1976 en de tweede op 1 januari 1977. In 1978 zullen de eilanden onafhankelijkheid krijgen.

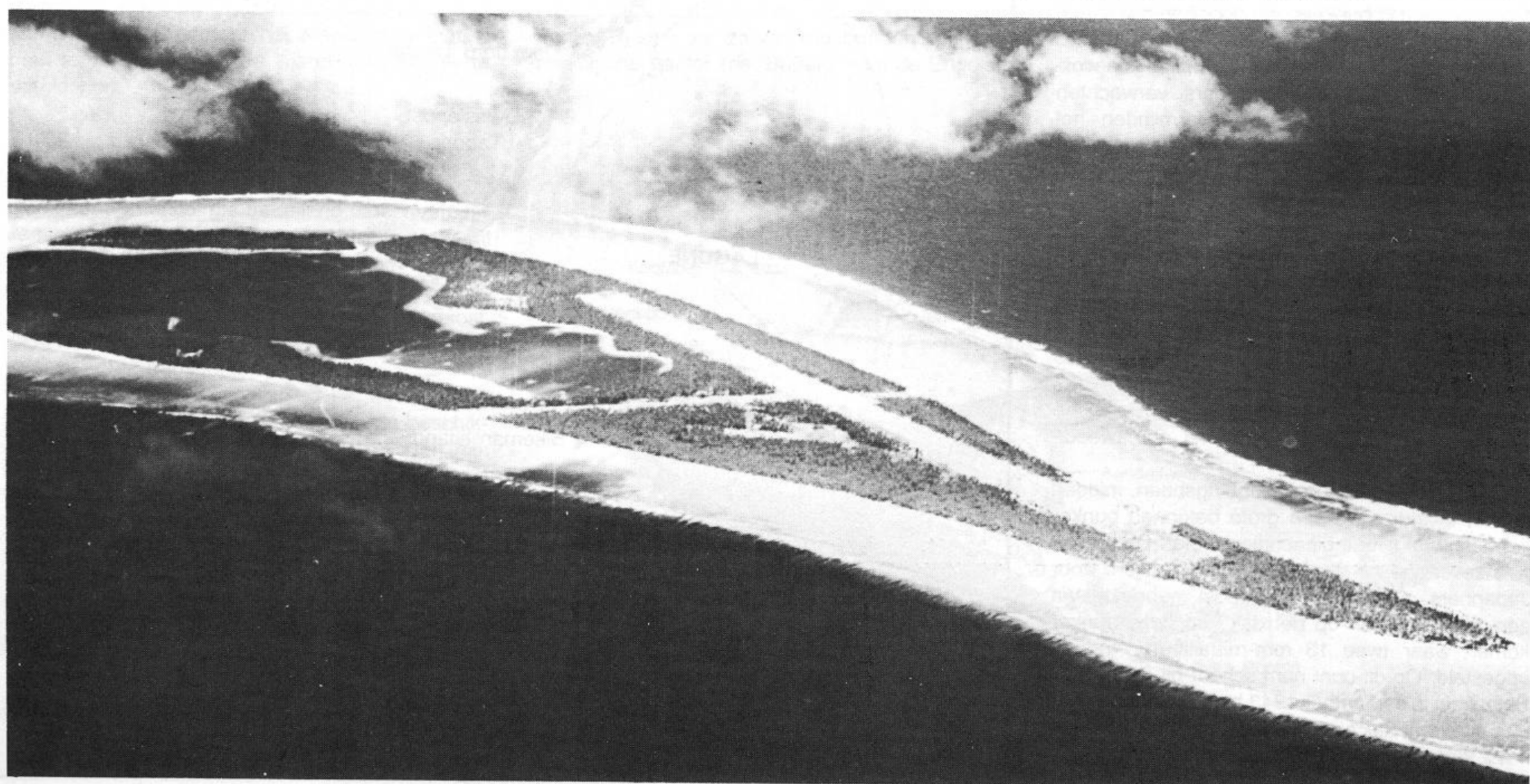
Rechts: het middenstuk van de romp van de B-24 Liberator in het struikgewas naast het pad dat naar het vliegveld voert. Er gingen op dit eiland 3 B-24's verloren.





Onder: Een foto uit begin 1944 van de landingsbanen op het eiland Nanomea (National Archives, Mavy).

Boven: Een foto van hetzelfde gebied vanaf een hoogte van 1500 meter laat zien dat er nu praktisch niets meer te zien is



TARAWA

De Gilbert-eilanden werden in 1606 door de Portugese navigator Quiros ontdekt. In 1889 bracht Robert Louis Stevenson verschillende maanden op de eilanden door en hij vestigde de aandacht op deze eilanden met zijn publicatie 'In the South Seas', waarna de Britse regering de eilanden in 1892 onder haar bestuur bracht.

Tarawa (alle a's kort uitspreken) een van de zestien atollen waaruit de eilandengroep bestaat, is driehoekig van vorm en ligt ongeveer 130 kilometer ten noorden van de evenaar. Twee zijden van de driehoek, de een 19 en de ander 29 kilometer lang, worden gevormd door een aantal lage eilandjes die niet verder dan drie meter boven de zeespiegel uitsteken. De derde zijde is open naar de zee, hoewel het rif slechts één bevaarbare opening naar de zee heeft vanuit de lagune.

In de zuidwesthoek van Tarawa ligt het eiland Betio. Hier landden de Japanse troepen op 10 december 1941, 's morgens om 03.00 uur. Gelukkig was de regeringsofficier net naar een van de andere Gilbert-eilanden en hij ontving een radiobERICHT waarna hij ijlings omdraaide en veilig het eiland Fiji bereikte.

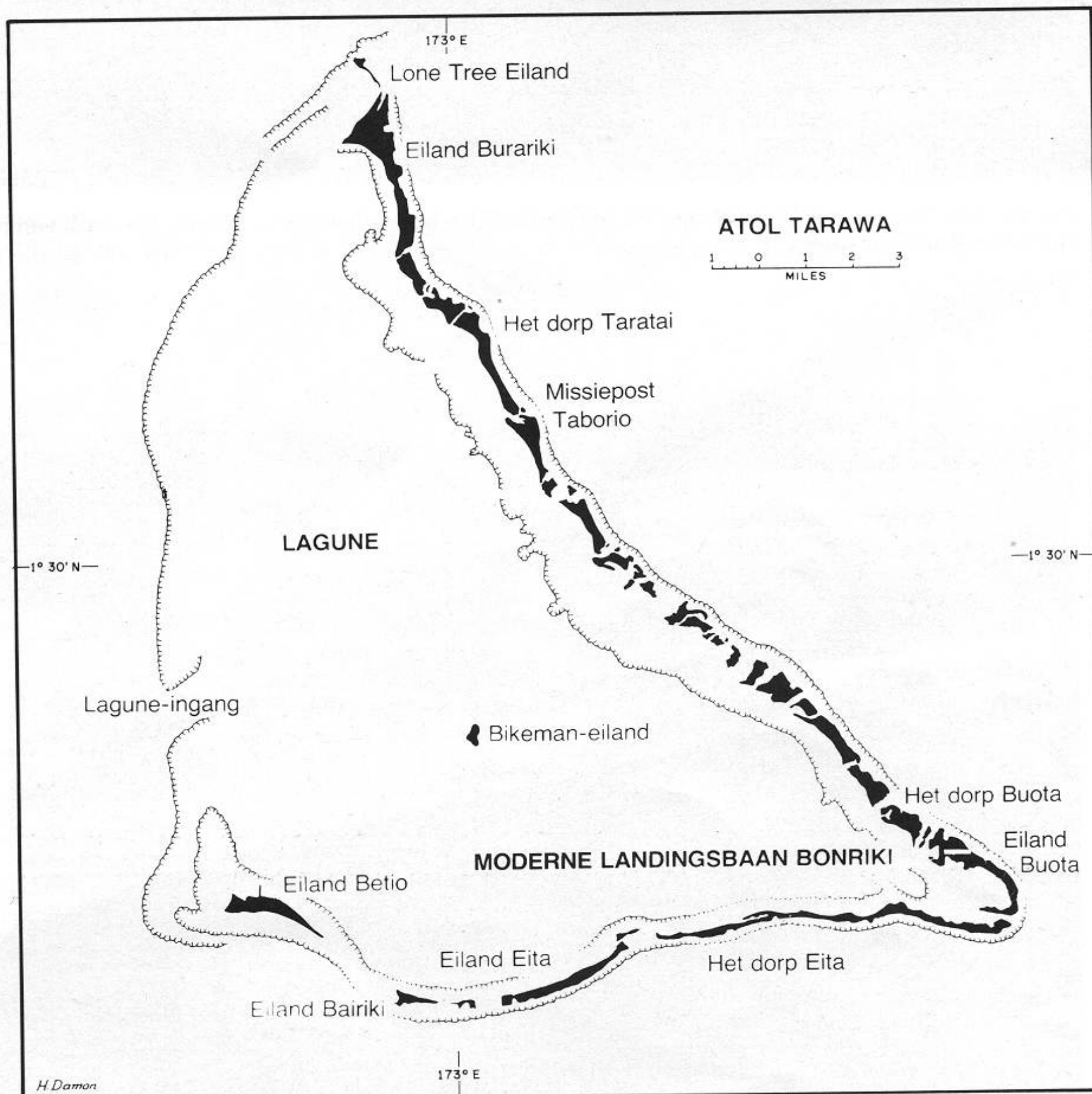
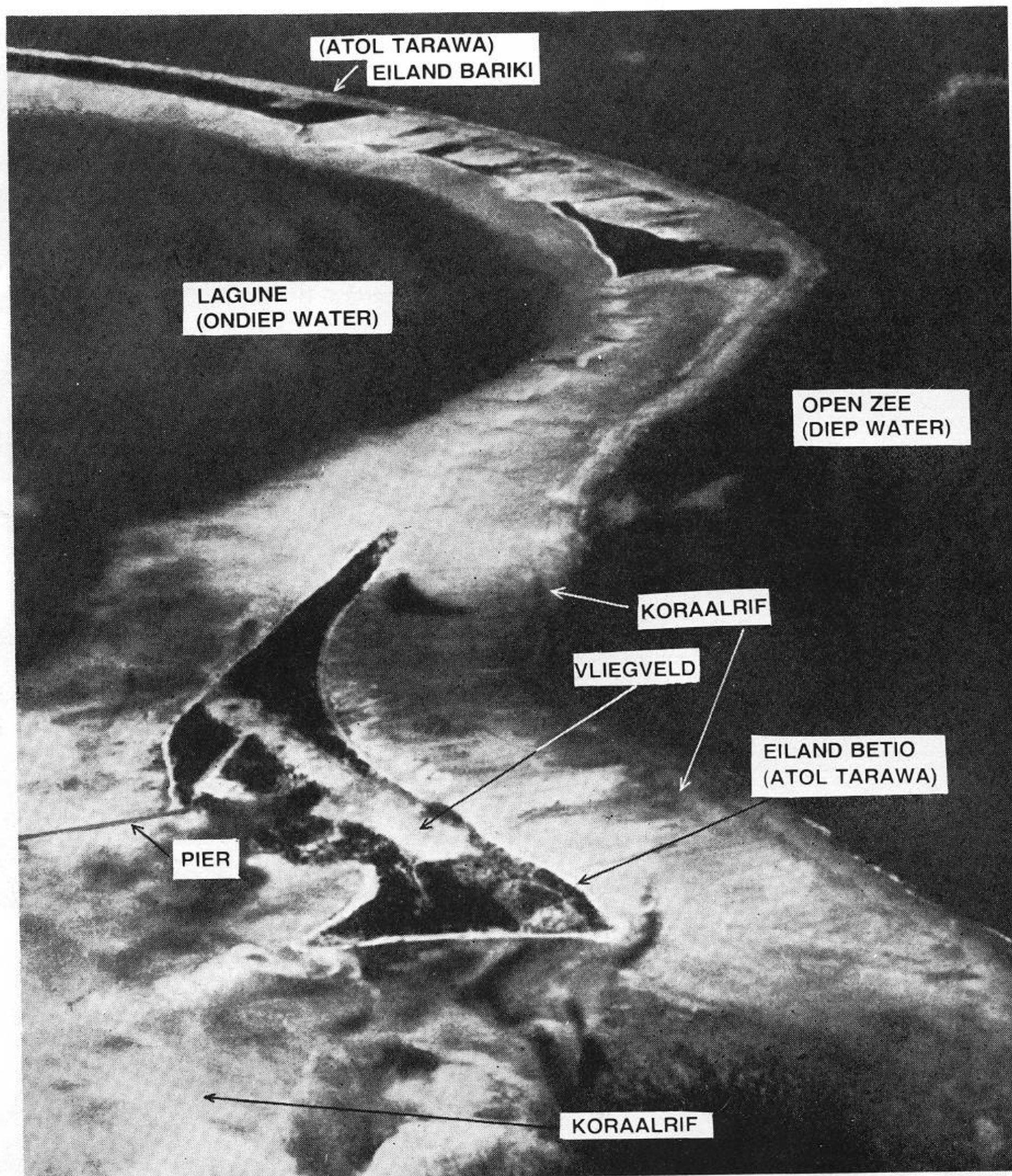
De verdedigingen

Op het eiland gebeurde niet veel totdat zes maanden later de raid op Makin volgde en het Japanse oppercommando zich realiseerde hoe kwetsbaar de troepen op de verschillende eilanden eigenlijk waren. In september 1942 werden er versterkingen naar de Gilbert-eilanden gestuurd. De hoeksteen van de Japanse verdediging werd door het eiland Betio gevormd. Hier veranderde schout-bij-nacht Tomanari Saichiro het kleine paradijselijke eiland in een formidabel fort.

Het eiland bezat al een prachtige verdedigingslinie in de vorm van een rif dat op een afstand van 800 tot 1200 meter voor de kust lag. De tweede verdedigingslijn werd gevormd door een barricade van een tot anderhalve meter hoog, die was opgebouwd van palmbomen en prikkeldraad en die langs bijna de gehele kust liep. Hierachter lagen mitrailleunesten, beschermd door palmbomen, zand en koraal (een paar waren zelfs van beton en pantserplaten voorzien), die onderling door loopgraven verbonden waren. Vijfentwintig stukken veldartillerie van 37 mm en 75 mm stonden opgesteld in bunkers, die door een dikke laag beton, bepantsering, bomen en zand beschermd waren en die alleen door een voltreffer kon worden uitgeschakeld. De Japanners verwachtten een aanval vanuit zee en ondermijnden het strand, brachten versperringen aan zodanig dat landingsvaartuigen alleen via de door hun eigen artillerie bestreken gedeelten het eiland zouden kunnen naderen.

Het middengedeelte van het eiland werd voor het grootste deel gebruikt voor een 1200 meter lange landingsbaan waarmee men in oktober 1942 was begonnen en die gemaakt was van zand en koraal. Op 28 januari 1943 landde het eerste vliegtuig, een bommenwerper; op 31 mei was de hoofdlandingsbaan voor 80 procent gereed en was men voor de helft klaar met een tweede baan.

Iets ten noorden van deze landingsbaan, midden op het eiland, werd een grote betonnen bunker gemaakt van twaalf bij achttien meter. De bunker was zeveneneenhalf meter hoog en werd door Japanners als waarnemingspost gebruikt. Via een trap kon men op het dak van deze bunker komen waar twee 13 mm-mitrailleurs stonden opgesteld. Op dit punt nam schout-bij-nacht Keiji Shibasaki in september 1943 het commando over van admiraal Saichiro. Hij had tot zijn beschikking 1122 goed getrainde marinemannen van de 3e Speciale Basiseenheid en 1497 mannen van de





De commandant van Tarawa, schout-bij-nacht Keiji Shibasaki (War History Office, Japan)

7e Speciale Landingseenheid uit Sasebo. Naast deze gevechtseenheden waren er 1247 arbeiders, meest Koreanen, van de 11e Constructie-eenheid en 970 mannen van de 4e Marinegenisteneenheid. De mobiele pantsereenheid bestond uit zeven type 95-tanks uitgerust met een 37mm-kanon en twee 7.7mm-mitrailleurs.

Het is daarom duidelijk dat Betio, een eiland van slechts 3800 bij 300 meter, wordt beschreven als een van de grootste forten, waar elke centimeter benut was voor de verdediging. Schout-bij-nacht Shibasaki vertelde zijn troepen dat de Amerikanen Tarawa in geen honderd jaar zouden kunnen veroveren al zouden ze met een miljoen soldaten komen. Hij gaf opdracht 'het eiland tot de laatste man te verdedigen en de vijand al in de zee te vernietigen.'

Het rif

Admiraal Spruance, die het eiland moest veroveren, realiseerde zich de zwaarte van zijn opdracht maar al te goed en nadat het probleem van een basis voor de zware bommenwerpers, die de verdediging murw moesten maken, was opgelost, ging hij op zoek naar een manier om zijn troepen over het rif te transporteren.

Het rif rondom Betio liep vanaf het strand langzaam af naar diep water. Aangezien de beschikbare informatie over de getijdebewegingen niet erg betrouwbaar was, raadpleegde hij een aantal Britse en Nieuwzeelandse oud-bewoners van de Gilbert-eilanden hierover. Maar ook die gaven verschillende rapporten over de diepgang boven het rif; de meesten verklaarden dat de diepgang ongeveer anderhalve meter zou zijn, op zichzelf ruim voldoende om de Higgins landingsvaartuigen de mogelijkheid te geven regelrecht naar het strand te rijden.

Een geheel afwijkende mening had echter het voormalige hoofd van de middelbare school op Baikiri (het grootste eiland van het atol Tarawa),

de Britse majoor Frank Holland. Hij was door de Japanners gevangen genomen en overgebracht naar Betio, maar op 28 februari 1942 wist hij met drie andere te ontsnappen. Hij zei dat het tij bij vloed sterk wisselde. Toen hij ontdekte dat de Amerikanen van plan waren de invasie op 20 november te laten plaatsvinden – bij dood tij – was hij ontzet. Hij verklaarde dat hij bij dood tij nooit meer dan ongeveer 90 centimeter water boven het rif had gezien. Ook de staf van admiraal Turner was tot de conclusie gekomen dat men geluk had wanneer men 40 tot 50 centimeter water zou treffen op dat moment.

Na zijn bezoek aan Funafuti, realiseerde admiraal Spruance zich dat de van rupsbanden voorziene amfibische tractor (de 'Buffalo' voor de Engelsen

of 'Amtrac' voor de Amerikanen) het antwoord vormde. Dit voertuig was ontwikkeld door de Amerikanen voor reddingsacties in de Everglades in Florida. Het eerste model, de LVT-1, was zeveneneneenhalf meter lang en drie meter breed; het woog 10 ton en bood plaats aan twintig mannen en een bemanning van zes koppen, terwijl het een snelheid van vier knopen in het water en 23 kilometer per uur op het land kon ontwikkelen.

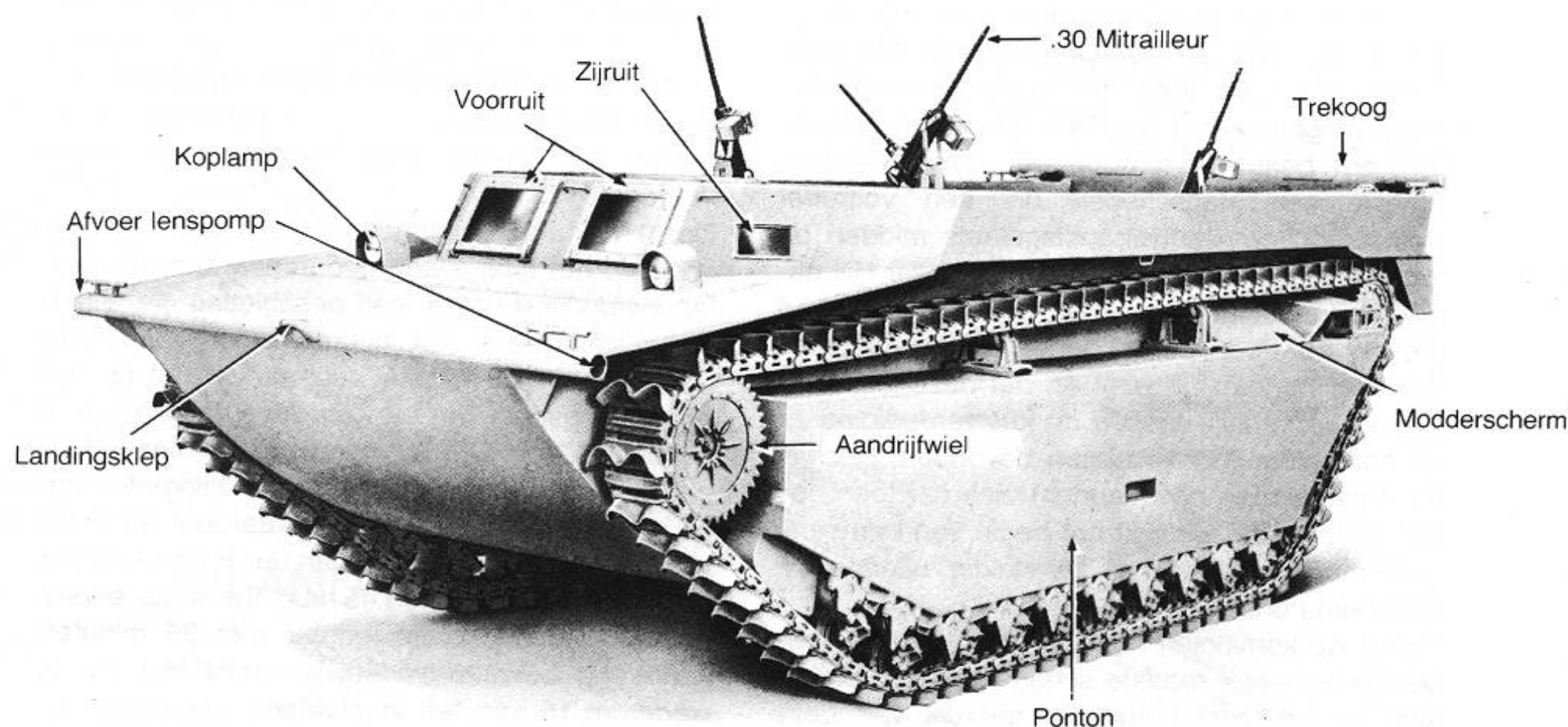
Generaal Julian C. Smith, commandant van de 2e Mariniersdivisie, die met zijn troepen de aanval op Tarawa moest uitvoeren, wist dat hij de amtracs nodig had om zijn mannen tenminste de kans te geven om levend aan land te komen. De mariniers wisten al dat zij een kans hadden van 50% om levend aan land te komen wanneer er gebruik zou worden gemaakt gebruikt van boten. Die kans zou beduidend lager liggen wanneer zij 800 meter door zee moesten waden alvorens zij aan land zouden zijn. Er waren slechts vijfenzeventig rijklare amtracs beschikbaar bij de inschepping in Wellington in Nieuw-Zeeland, waar de divisie zich verzamelde, maar generaal Smith kreeg de belofte dat er nog eens honderd zouden volgen. In feite arriveerden er slechts 50 extra amtracs van het type LVT-2, een modernere, gepantserde versie, die net op tijd voor men koers zette naar Tarawa, op Samoa aankwamen.

Het plan

De landing was vastgesteld op 20 november 1943. De laatste rapporten van de inlichtingendienst vertelden dat de geschatte sterkte van de Japanners op Betio tussen de 2500 en 3100 man lag. Deze totalen leidde men af uit het aantal latrines dat op het eiland stond! Overste David Shoup, commandant van het 2e Mariniers Gevechtsregiment, had ontdekt dat de Japanners hun houten latrines boven het water bouwden, met daarin een aantal zitgaten die men duidelijk op luchtfoto's kon herkennen. Door systematisch het aantal latrines te tellen en een schatting van het gebruik van het aantal zitgaten te maken, kon de overste een vrij exact overzicht van de garnizoenssterkte geven!

De Amerikanen wilden hier 18 600 mariniers tegenover zetten die niet vanuit zee, maar vanuit de noordelijke lagune de stranden zouden bestormen. Hier had men het landingsgebied van west naar oost in drie sectoren verdeeld: Red Beach 1, 2 en 3.

Red Beach 1 werd toegewezen aan het 2e Bataljon van het 8e Mariniers Gevechtsregiment. Het strand lag aan een grote inham, die van beide zijde ruimschoots door vijandelijk vuur werd be-



Een landingsvaartuig met rupsbanden, de Mk IV; 'Amtrac' voor de Amerikanen, de Engelsen noemden dit voertuig de Buffalo.

streken. Red Beach 2, dat over de gehele lengte door een van hout gemaakte barricade werd verdedigd, werd het doel van het 2e Bataljon van het 2e Mariniers Gevechtsregiment. Aan de westzijde van dit strand werd de scheidinglijn met Red Beach 3 gevormd door een 400 meter lange, van hout gemaakte pier. Dit strand, dat het aanvalsdool was van het 3e Bataljon van het 2e Mariniers Gevechtsregiment, had een lengte van 800 meter met in het midden een kleine steiger bij de Burns-Philp-werf. Achter dit strand bevond zich in het achterland de Japanse commandopostbunker. De eerste drie aanvalsgolven zouden mariniers in amtracs zijn, de vierde aanvalsgolf zou met tanks worden uitgevoerd. De vijfde aanvalsgolf zou landingsboten met elk 36 mannen aan land zetten. Hoewel enige weken voor de aanval voortdurend bombardementsvluchten naar het eiland werden gemaakt, zouden een half uur voor uur H marinevliegtuigen een hevige aanval op het eiland uitvoeren. Daarbij kwam een beschieting door drie slagschepen, vier kruisers en een aantal torpedojagers gedurende tweeënhal uur waarbij meer dan 3000 ton granaten zou worden afgevuurd. Dit deed de hoop rechtvaardigen dat men de kustverdediging zou kunnen ontregelen. Admiraal Kingman, commandant van deze vuurondersteuningseenheid, pochte dat hij Betio niet alleen buiten gevecht zou stellen of vernietigen, nee... hij zou het eiland van de aardbodem wegvagen!

De aanval

De eerste manoeuvres van deze, naar men hoopte, verrassingsaanval, begonnen slecht. De zuidelijke aanvalsgroep voor Tarawa werd vanaf het slagschip Maryland door schout-bij-nacht Hill geleid. Op het allerlaatste moment ontdekte men dat de kaart van de admiraal niet klopte en dat Betio op een andere plaats lag. Gelukkig ontdekte de onderzeeër Nautilus deze fout en nog juist op tijd kon men op de Maryland een nieuwe order geven door de benaderingskompasstand naar het eiland 11 graden te veranderen. Op 19 november werd de Nautilus 's avonds om 22.00 uur beloond voor haar werk toen het voorste Amerikaanse schip, dat Tarawa naderde, haar met een salvo van een 5-inch-kanon bestookte (de toren van de onderzeeër werd beschadigd) omdat men een niet-geïdentificeerd voorwerp op de radar had ontdekt!

Toen, terwijl de mariniers zich juist aan het ontschepen waren, werd op de noordwesthoek van het eiland een zoeklicht ontstoken dat een van de eenheden in het licht zette. Hoewel dit licht snel werd uitgeschakeld, bleek dat de verdediging klaarwakker was.

Om 04.00 uur bevonden de mariniers zich in de amtracs en de aanvalsbotten. Eenenviering minuten later werd er een lichtgranaat afgeschoten door een kanon aan de andere kant van Betio, terwijl een van de kustbatterijen de Maryland onder vuur nam toen die het artilleriewaarnemingsvliegtuig vanaf haar dek lanceerde. Dit salvo werd beantwoord door een van de andere Amerikaanse slagschepen die een voltreffer plaatste op een munitieopslagplaats midden op het eiland. Op dat moment gaf admiraal Hill abrupt opdracht tot een staakt het vuren. Hij had ontdekt dat de troepenschepen de aanvalsbotten verkeerd hadden uitgezet en dat deze zich precies in de vuurlijn tussen de kustverdediging en de ondersteunende schepen bevonden. Hoewel de Amerikaanse commandant zich dat toen nog niet realiseerde, was dit het begin van een serie gebeurtenissen die het zorgvuldig uitgewerkte tijdschema ontregelde.

Terwijl de konvooien naar de goede positie werden gedirigeerd, maakte schout-bij-nacht Shibasaki op het eiland duidelijk gebruik van deze vuurpauze om zijn troepen aan de noordkant van het eiland te concentreren.

Gedurende vijfentwintig vitale minuten zwegen de scheepskanonnen tot admiraal Hill besliste dat



hij nu niet langer meer kon wachten. Op het moment dat hij opdracht gaf de beschieting te hervatten, kwam het bericht dat de marinevliegtuigen in aantocht waren. De Dauntless, Avengers en Helcat vliegtuigen kwamen echter met 25 minuten vertraging aan. Hierdoor moest het vuren wederom worden gestaakt omdat er strikte opdracht was om tijdens de luchtaanval op Tarawa geen beschietingen uit te voeren.

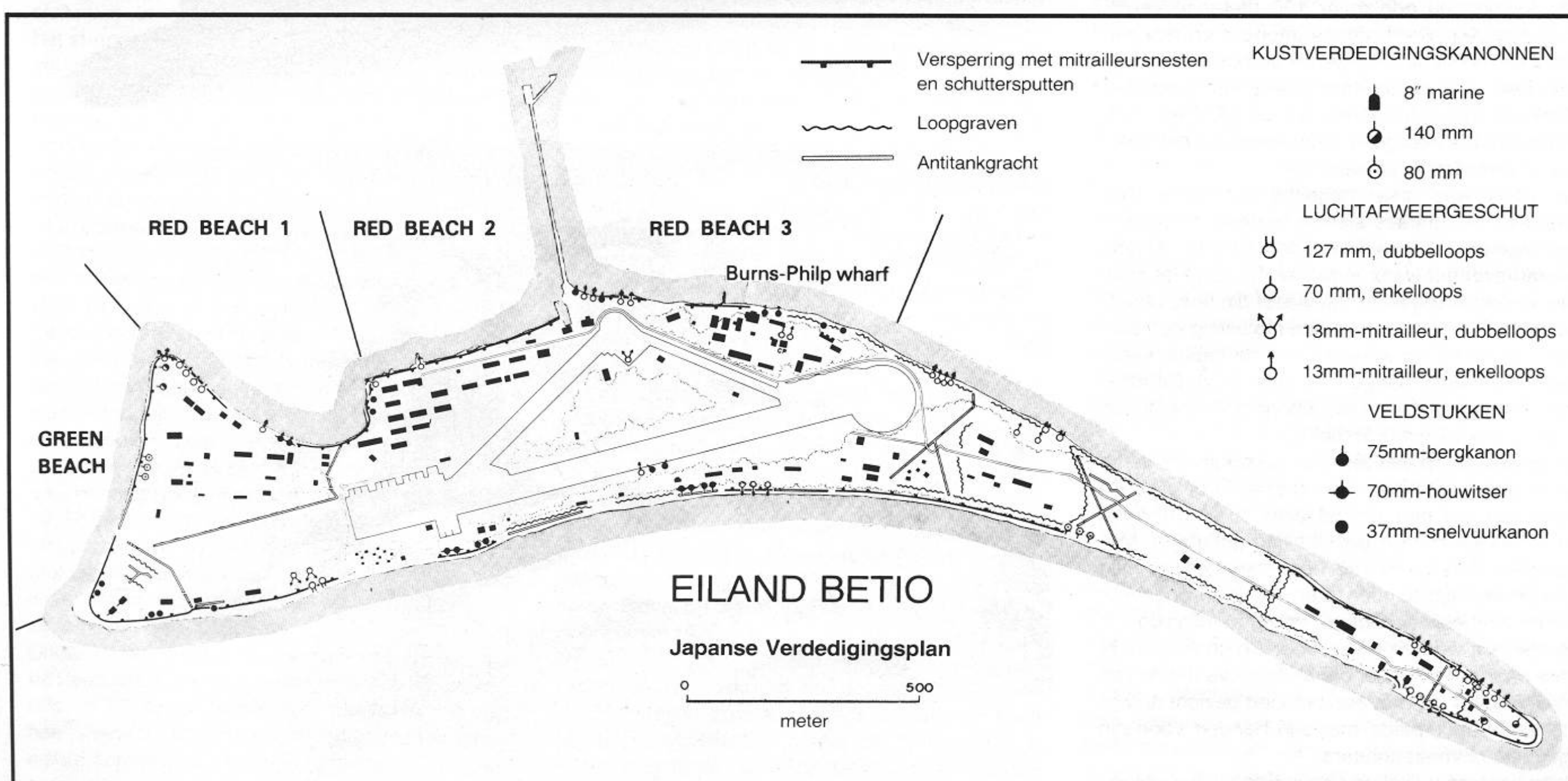
Om 06.05 uur heropenden de schepen het vuur en werd het hele eiland gedurende tachtig minuten zwaar beschoten, een beschieting die alleen afgewisseld werd met luchtaanvallen. Om 06.45 uur verlieten de eerste drie aanvalsgolven het ontmoetingspunt om een uur later de startlijn te bereiken. Om 07.48 uur constateerde men echter dat de amtracs nog ongeveer een kilometer van de startlijn verwijderd waren, waardoor admiraal Hill niets anders kon doen dan uur H een kwartier te verplaatsen naar 08.45 uur. Toen de eerste aanvalsgolf de startlijn echter met 25 minuten vertraging bereikte, moest admiraal Hill uur H wederom 15 minuten verplaatsen. Om 08.55 uur waren het eiland en delen van de lagune verborgen achter een zwaar rookgordijn en admiraal Hill gaf opdracht de beschieting te staken omdat hij bang was dat de mariniers bij hun landing door

eigen vuur zouden worden getroffen. Men had de snelheid van de amtracs echter overschat en op dat moment waren de voorste eenheden, die op weg waren naar Red Beach 1, nog 18 minuten van het strand verwijderd. Deze vuurpauze gaf de verdedigers in hun bomvrije schuilkelders de gelegenheid zich te hergroeperen en zichzelf voor te bereiden op de komende aanval. Door al deze vertragingen waren de Japanners in staat hun troepen achter de landingspunten te concentreren – een belangrijk voordeel bij een landing vanuit zee. De mariniers waren diep onder de indruk van het hevige bombardement dat voor hun ogen afspeelde en admiraal Kingman zei: Het leek absoluut onmogelijk dat er nog een overlevende op Betio zou zijn. Deze illusie werd echter snel ontzenuwd.

Op Red Beach 1 was het rif vrij breed en de Japanners wachtten met hun beschieting tot de amtracs het strand tot op honderd meter genaderd waren. Toen openden de verdedigers van alle kanten rondom de inham het vuur op de mariniers van het 3e Bataljon. Zwaar kaliber kanonnen, lichte en zware mitrailleurs, mortieren en geweren decimeerden snel de aanvallers. Chauffeurs van de amtracs werden neergeschoten evenals de .50 mitrailleurschutters voorop het voertuig. De mariniers die de brandende en ex-



Foto: Directorate of Overseas Survey.





Boven en rechts: Twee foto's van mannen van het 1e Mariniers Amfibische Tankbataljon op 20 november 1943 gezeten op hun M4 Sherman op Red Beach 1. Onder: Bijna 31 jaar later poseren twee jongetjes op dezelfde half-begraven tank.

ploderende voertuigen probeerden te verlaten, werden achter elkaar neergemaaid. Een marinier die de eerste aanvalsgolf op Red Beach 1 overleefde, beschreef de gebeurtenissen als volgt:

'De kogels ratelden op de amtracs als hagel op een zinken dak. Twee granaten ontploften op een afstand van twintig meter naast het voertuig waardoor twee enorme waterzuilen uit het water verrezen. Ik vuurde uit alle macht naar het strand om die bastaarden dekking te laten zoeken. Wij hoefden nu nog maar 100 meter te varen, maar het vuur werd steeds intenser en heviger. Links en rechts van mij waren de boten opgeblazen. Een van de amtracs kreeg een voltreffer, stond in lichterlaaie, terwijl de mannen als brandende fakkels een goed heenkomen uit het voertuig probeerden te zoeken.

Het water was maar negentig centimeter diep waardoor de amtracs slechts hortend en stotend over het koraal vooruit konden komen. Kogels ketsten over het water tegen de amtrac. Het moet een van deze kogels zijn geweest die onze chauffeur trof. Ons voertuig maakte plotseling een slingerende beweging en toen ik in de cabine keek, zag ik hem opzij hangen, hij was dood. De luitenant sprong in de cabine en nam de besturing over tot ook hij werd geraakt.

Dat gebeurde op een afstand van ongeveer dertig meter van het strand. Een granaat trof ons. De schok gaf mij een gevoel alsof ik een enorme vuist midden in mijn gezicht had gekregen. Metaaldelen floten om mij heen, sneden in mijn gezicht en mijn handen. Een stuk van ongeveer tweeëneenhalve centimeter drong in mijn rug.

De mannen werden uit het voertuig geslingerd. Ik keek naar mijn maatje, die anderhalve meter van mij af lag. Hij lag met een bebloed gezicht op zijn rug en hij mompelde met zijn handen voor zijn ogen iets onverstaanbaars.

Onze boot lag nu stil en vanuit een bunker kregen



wij de volle laag. Iedereen leek versteend en daarom schreeuwde ik: 'Laten wij als de donder maken dat wij hier weggelaten!' Ik greep mijn karabijn en een kist munitie, stapte over een paar op de grond liggende jongens heen en probeerde mij over de zijkant van de boot in het water te laten rollen. Ik was niet van plan mijn hoofd op te tillen om te kijken wat er aan de hand was. De kogels hagelden op ons neer alsof het een tropische regenbui was... Slechts een twaalfstal mannen volgde mij, terwijl wij uiteindelijk slechts met zijn vieren werden geëvacueerd.'

Tijdens de eerste twee uur van de aanval verloor het 3e Bataljon meer dan een derde van zijn mannen.

De volgende groep mariniers bestond uit mannen van het 2e Bataljon; zij bereikten om 09.17 uur Red Beach 3. Twee derde van het strand ten oosten van de pier was door het koraal echter zo ontoegankelijk dat de 17 amtracs allemaal vlakbij de pier, recht tegenover de punt van het driehoekige vliegveld, terecht kwamen. Van hieruit slaagden twee amtracs van de E-compagnie erin door de verdediging te breken en ongeveer honderd meter in de richting van het vliegveld op te rukken, te voet gevolgd door de rest van de compagnie. De F-compagnie slaagde er op de linkerflank in de pier bij de Burns-Philp-werf te veroveren.

De zwaarste verliezen werden echter geleden op Red Beach 2 door het 2e Bataljon, dat om 09.22 uur aan land kwam. De versperring van kokosnootstammen, die het bombardement had overleefd, liep hier langs het hele strand. Omdat zij waarschijnlijk de laatste mariniers waren die aan land kwamen, waren de Japanse verdedigers hier het best op de aanval voorbereid. De F-compagnie zou op de rechterflank landen en de E-compagnie links terwijl de G-compagnie daarachter in reserve werd gehouden. Toen de drie aanvalsgolven het strand naderden, werden zij ontvangen door een intens vuur. Op het moment dat de amtracs over het rif heen klommen, werden zij door allerlei verschillende wapens bestookt. Hier heerste alleen maar verwarring. Een paar mannen slaagden erin de versperring te bereiken maar het enige dat zij konden doen was er dicht tegenaan kruipen om dekking te zoeken. Een aantal mariniers kon niets anders doen dan op Red Beach 1 te landen.

Nu voltrok zich echter de grootste ramp van de gehele actie. Hoewel de niet-getroffen amtracs erin geslaagd waren door het rif te komen, liepen de landingsboten met reservetroepen, die broodnodig waren om de op het strand vastgepinde mariniers te ontzetten, honderden meters voor het strand aan de grond. Om te voorkomen dat zij als stilstaande doelen zouden worden gebruikt, bleef de mariniers niets anders over dan uit te stappen en door het water naar het strand te waden. De verliezen aan mannen in de amtracs waren al groot geweest; de mariniers, die geen andere bescherming hadden dan hun groene gevechtspakken, moesten praktisch gesproken zelfmoord gaan plegen. Honderden mannen werden neergemaaid voordat zij de spaarzame dekking van de barricaden konden bereiken of de haastig gegraven schuttersputten. De mannen op het strand hadden niet de kans om zich te organiseren of te groeperen en ook elke radioverbinding was onmogelijk doordat het zeewater de draagbare radio's onklaar had gemaakt.

Luitenant-vlieger Robert MacPherson, die in het waarnemingsvliegtuig van de Maryland zat, was de enige die zag hoe de ramp zich voltrok en hij stond dan ook in een voortdurend radiocontact met de Maryland. Hij deelde mee dat er zo weinig water stond, dat op sommige plaatsen het koraal zelfs boven water uitstak.

Ondanks het hevige afweervuur was hij getuige van een actie die later luitenant William D. Hawkins de Medal of Honor zou opleveren. Hij zag hoe luitenant Hawkins en zijn spitssoldaten in de eerste aanvalsgolf met twee landingsboten bij het eind van de centrale pier aan land kwamen. Uit-



Boven en onder: Een Toen & Nu-foto van het bovenste 8inch Vickers-kanon op Temakin Point op Betio. Het kanon en de koepel zijn weinig veranderd na 31 jaar, hoewel de loop wel iets gezakt is (Bartsch).



gerust met vlammenwerpers was het de taak van zijn peloton de pier te zuiveren van Japanse mitrailleurkasten die anders het landen van de mariniers op Red Beach 2 en 3 door hen van achteren te beschieten, onmogelijk zouden maken. Met vlammenwerpers en handgranaten kweten zij zich bijzonder snel van hun taak waarna de mannen zich in de boten terugtrokken om verderop aan land te gaan. De Japanners kropen hierna echter weer terug waardoor kapitein Aubrey K. Edmonds van de E-compagnie van het 2e Bataljon even later de actie moest herhalen.

Een ander Japans verdedigingspunt voor het strand werd gevormd door het wrak van een Japans vrachtschip dat eerder die maand op het rif gestrand was. Sluipschutters en een mitrailleurseenheid waren er tijdens de vuurpauze zichtbaar in geslaagd in de romp van het schip te kruipen en zij maakten het de mariniers op Red Beach 1 erg moeilijk.

Kolonel Shoup (die later ook de Medal of Honor kreeg) probeerde diverse malen met zijn commandogroep aan land te komen waar hij uiteindelijk slechts in slaagde door over te stappen in een amtrac. Hij bereikte het strand Red Beach 2 ten slotte om 10.30 uur. Kolonel Shoup zag hoe slecht de landingen verliepen op Red 1 en 2 en daarom gaf hij het 1e Bataljon van de 2e Mariniers Gevechtsgroep opdracht zich gereed te houden om te landen op Red 2.

De commandant van het 1e Bataljon, majoor Wood B. Kyle, zag dat het onmogelijk was aan land te komen zonder amtracs en daarom hield hij de reservetroepen achter de hand totdat er weer voldoende amtracs beschikbaar zouden zijn. Om 11.00 uur had hij er genoeg verzameld

om de A- en de B-compagnie te verplaatsen, terwijl de C-compagnie achterbleef tot zij om 13.00 uur konden worden opgehaald. Slechts 110 mannen en een officier slaagden erin om levend door het vijandelijke vuur te komen.

Het bericht van kolonel Shoup waarin hij om reservetroepen vroeg, was ook op de Maryland opgevangen en generaal Smith gaf het 3e Bataljon van de 8e Mariniers Gevechtsgroep opdracht om 's middags te landen. Maar het was al laat in de middag voordat die mariniers die het strand bereikten, aan de strijd konden deelnemen.

Toen het donker werd, waren de mariniers er nog steeds niet in geslaagd een hecht front te vormen. De drie aanvalsbataljons en de twee reservebataljons hadden de hele dag op het strand, of vlakbij het strand doorgebracht terwijl zij door de slechte verbindingen slechts weinig of helemaal geen ondersteuning of reservemateriaal hadden gekregen. Maar de Japanners beschikten ook niet over goede verbindingen omdat de telefoonlijnen, die gewoon over de grond liepen, door het bombardement vóór de aanval waren vernield, terwijl een voltrefter op de commandobunker admiraal Shibasaki had gedood.

Op Red Beach 1 waren slechts twee Sherman-tanks geland, terwijl 2 van de drie tanks die op Red 2 waren geland in de loop van de dag buiten gevecht waren gesteld. Op Red Beach 3 landden vlak achter de eerste aanvalsgolven vier Shermans waarvan er drie al in de eerste twee uur werden uitschakeld. Toch waren de Amerikanen erin geslaagd een aantal artillerievoertuigen en halftrupsvoertuigen aan land te zetten die van onschatbare waarde zouden blijken te zijn in de gevechten om de Japanse verdedigingsstellingen.



De tweede dag

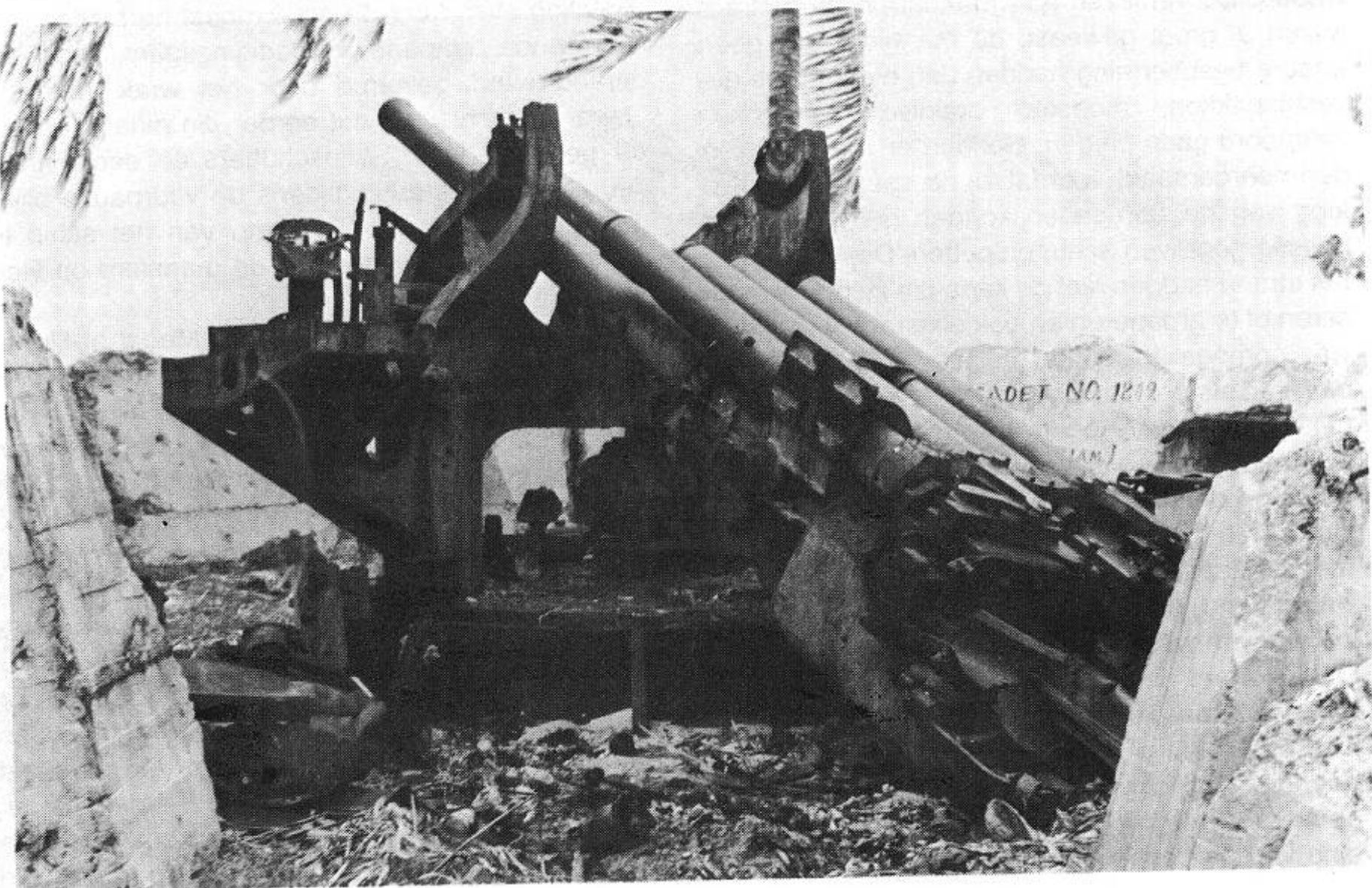
Gedurende de nacht infiltreerde een aantal Japanners door de linies van de mariniers waarna zij zich verschansten in de uitgebrande landingsvaartuigen en uitgeschakelde amtracs. Zij veroorzaakten de volgende morgen grote verliezen onder de Amerikanen toen het 1e Bataljon van de 8e Gevechtsgroep de volgende morgen (21 november) om 06.15 uur landde om de zwaar beproefde mannen op Red Beach 2 te versterken. Hoewel er in de loop van de morgen geringe vorderingen werden gemaakt, bereikten de Maryland voortdurend berichten over zware verliezen. Men besloot derhalve de 6e Mariniers Gevechtsgroep, die achter de hand was gehouden, in te zetten.

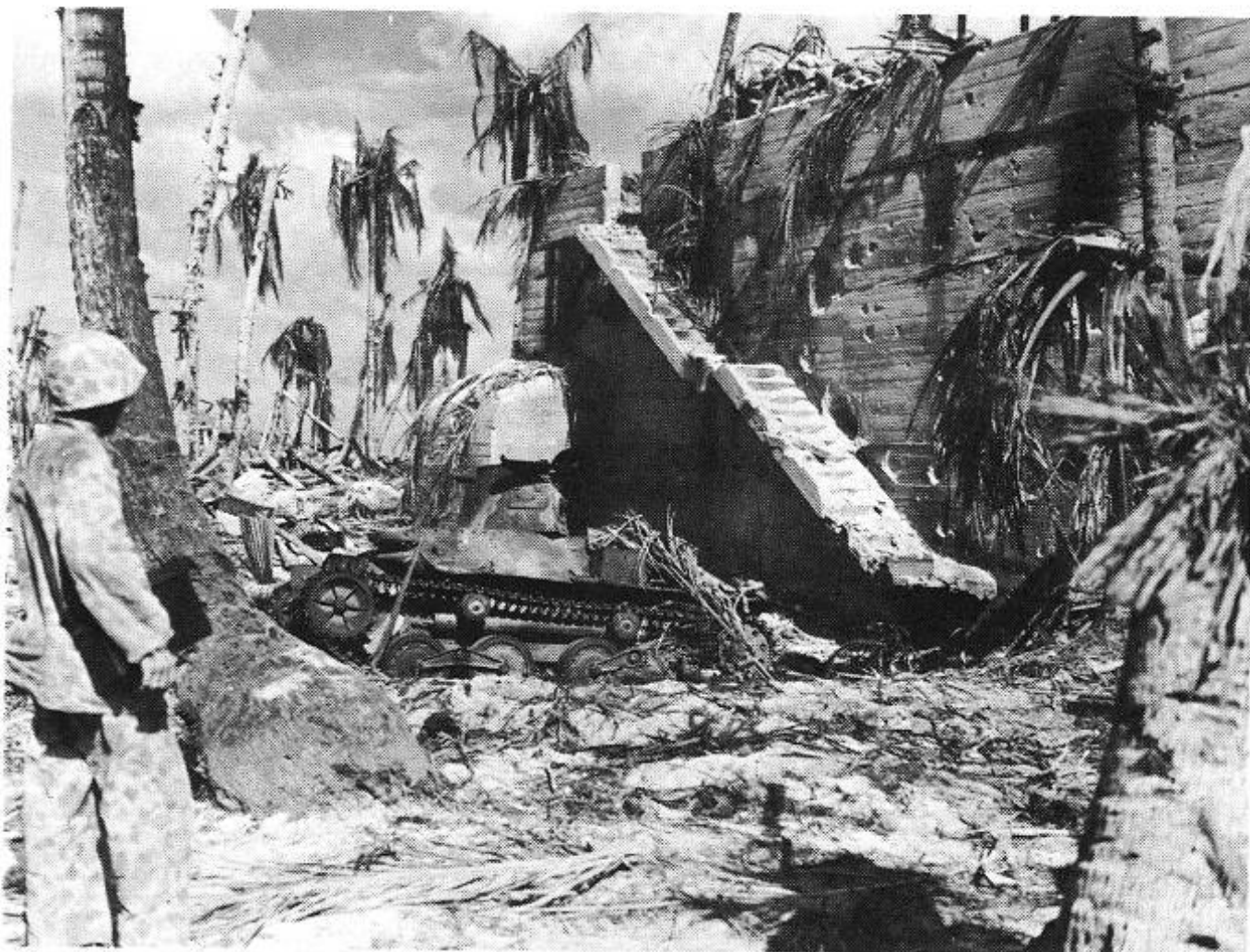
Even na twaalf uur kreeg het 1e Bataljon opdracht om op Green Beach, ten westen van het eiland, vanwaar al een gedeelte van Japanners gezuiverd was, te landen, maar deze eenheid bereikte pas om 18.40 uur, ondersteund door een eskadron lichte tanks, bij hoog tij het strand. Op dat moment was een aantal mariniers er al in geslaagd het vliegveld over te steken en zich aan de zuidkant van het eiland te verschansen om de landing op Green Beach te ondersteunen. Het was duidelijk dat het tij voor de Amerikanen gekeerd was, hetgeen ook bleek uit de radioboodschap van kolonel Shoup: 'Wij zijn aan de winnende hand.'

Doordat de bruggehoofden verder werden uitgebreid, werd de Japanse verdediging in twee stukken gesneden en uit voorzorg landde een eenheid van de 6e Gevechtsgroep op het eiland Bairiki, het eiland ten oosten van Betio, om een eventuele ontsnapping van de Japanners te vrijdelen. Zij werden die nacht gevolgd door een deel van 2e Artilleriedivisie. Diezelfde avond arriveerde kolonel Merritt A. Edson, de chef-staf van generaal Smith, op het eiland om het commando over de troepen op Betio op zich te nemen.

Rechtsboven: Mariniers bekijken hier op 22 november 1943 een van de twee Japanse 127mm-dubbelloopskanonnen die aan de lagunezijde van Betio liggen (National Archives, Navy). **Rechts:** De overblijfselen van naar men aanneemt hetzelfde kanon, hier in 1974 gefotografeerd in het mariniersopleidingscentrum in Betio.

Links: Een stalen bunker, opgeblazen door het Amerikaanse scheepsgeschut. In de granaat-trechter een groot aantal Japanse gesneuvelden. Rechts: Een opmerkelijk goed bewaard gebleven Japanse stalen bunker die men nu nog steeds op Betio kan zien (Bartsch).





Links: De zwaar onder vuur genomen bunker van schout-bij-nacht Keiji Shibasaki met een buiten gevecht gestelde Japanse type 95-tank, gefotografeerd op 23 november 1943 (Marina Corps).



Rechts: De bunker in november 1974. De tank ligt nu waarschijnlijk op het lagunestrand (zie foto voorpagina).

Gedurende de nacht werkte kolonel Edson orders uit voor een gecoördineerde aanval de volgende morgen, 22 november, ondersteund door de artillerie op Bairiki, luchtaanvallen en scheepsartillerie. Om 08.00 uur veroverde het 1e Bataljon van de 8e Gevechtsgroep de honderd meter lange strook grond tussen het vliegveld en de zuidkust van het eiland. Terwijl de Amerikanen slechts lichte verliezen leden, sneuvelden er meer dan 250 Japanners.

De opmars verliep succesvol tot aan de oostkant van het vliegveld, maar andere aanvallen op de Japanse stellingen verliepen minder voorspoedig. De Japanners verkochten hun huid zo duur mogelijk en toen de nacht inviel, rekenden de Amerikanen erop dat het nog wel vijf dagen zou duren alvorens alle weerstand zou zijn gebroken, hoewel de westkant van het eiland nu geheel in Amerikaanse handen was.

In de loop van de dag was generaal Smith gearriveerd om persoonlijk de leiding op zich te nemen en de acties voor de volgende dag uit te werken. Tot nu toe hadden de Japanners zich succesvol vanuit de betrekkelijk veilige bunkers kunnen verdedigen hetgeen een groot aantal Amerikaanse slachtoffers tot gevolg had gehad. Nu de naar schatting 1100 overlevende Japanners werden teruggedrongen op het smalle, oostelijke deel van het eiland en hun ontsnappingsroute afgesneden was, veranderde hun tactiek.

De Japanse radio had al een laatste opdracht gegeven: 'Onze wapens zijn vernield en vanaf nu zullen wij een laatste aanval uitvoeren... Dat Japan tienduizend jaar lang moge bestaan.' Toen de duisternis inviel, begonnen de Japanners hun tegenaanval. De eerste aanval was gericht op het 1e Bataljon (8e M.G.) en begon om 19.30 uur. De aanval kon slechts worden afgeslagen na bloedige man-tegen-man-gevechten met bajonetten en handgranaten. Een tweede aanval werd afgeslagen door de artillerie vlakvuur te laten afgeven.

De laatste dag

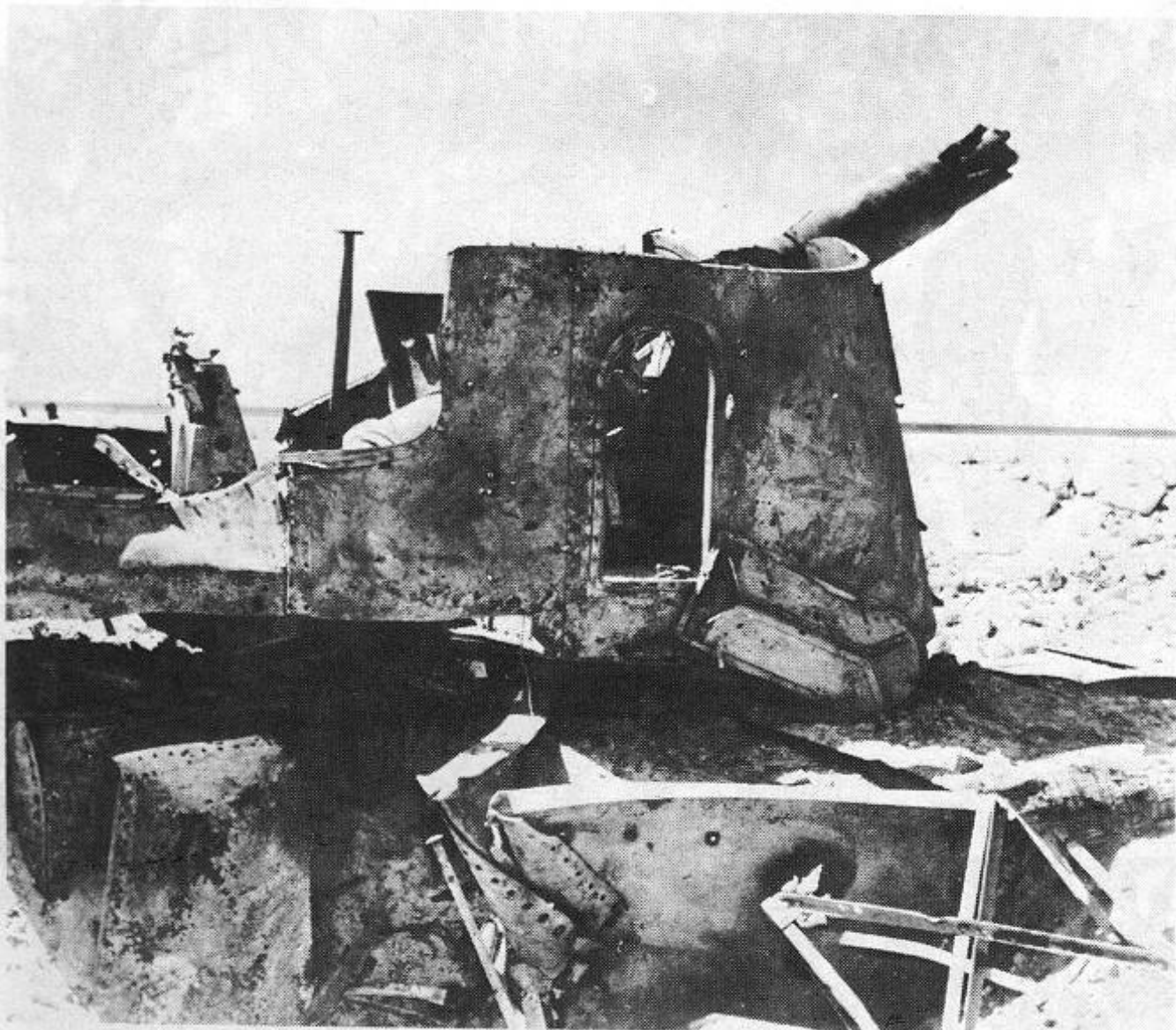
Op de vierde dag, 23 november, werd om 03.00 uur een laatste aanval uitgevoerd door 300 Japanners. De aanval werd binnen een uur gesmoord. Toen het licht werd, vond men meer dan 200 Japanners, die vijftig meter diep de Amerikaanse stellingen waren binnengedrongen, terwijl daarachter nog eens meer dan honderd door artillerievuur gesneuvelde Japanners lagen.

De Japanners hadden een fout gemaakt door in het open veld te gaan vechten waar zij even kwetsbaar waren als de mariniers. Hun kracht was minder geworden en om 08.00 uur buitte generaal Smith het voordeel uit en gaf hij het 3e Bataljon (6e M.G.) opdracht met steun van 2 Shermans en 7 lichte tanks de staart van Betio te

zuiveren. Slechts op één punt, ongeveer 350 meter vanaf de oostkant van het vliegveld, boden de Japanners zware tegenstand, maar hier trok men gewoon omheen om de zuivering aan de volgende eenheden over te laten.

Op het vliegveld zelf was de genie twee dagen na de landingen begonnen met het herstel van de landingsbaan waarvan de verovering het doel van de hele aanval was geweest. Door hun werk onder vijandelijk vuur was het mogelijk dat op 23 november 's middags het eerste vliegtuig vanaf een vliegdekschip kon landen terwijl de gevechten nog gaande waren. Af en toe moesten de genisten de vechtende eenheden steun verlenen door met bulldozers Japanse stellingen volledig onder zand te begraven.

Er werden vrijwel geen krijgsgevangenen gemaakt doordat de Japanners de laatste kogel voor zichzelf bewaarden of hara-kiri pleegden; zij prefereerden zelfmoord boven het levend in gevangenschap te geraken. Om 13.10 uur had het bataljon de oostelijke punt van het eiland bereikt, waarbij meer dan 500 Japanners sneuvelden gedurende de actie. Het laatste vijandelijke weerstandsnest tussen Red Beach 1 en 2 werd door een gecombineerde aanval van het 1e Bataljon (8e M.G.) en het 3e Bataljon (2e M.G.) om 13.30 uur veroverd waarna generaal Smith mededeelde dat de laatste georganiseerde tegenstand op Betio was gebroken.



Links en rechts: Foto's van een van de twee 8inch Vickers-kanonnen bij Takarongo Point op Betio in 1943 en 1974. Van dit kanon is het voorste deel van de loop verdwenen tijdens de inleidende beschietin-



gen. Behalve de roest en de erosie rondom de fundamenteën lijkt het weinig veranderd sinds de Slag om Tarawa.



Het naspel

De laatste bestorming van een grote, bomvrije bunker achter Red Beach 1 werd gevolgd door oorlogscorrespondenten, fotografen en journalisten. Zij waren met de mariniers op Betio geland om deze historische gebeurtenis, de eerste invasie van een atol in de Pacific, te verslaan. Het kostte veel van deze mannen het leven. Dank zij hun moed en doorzettingsvermogen was het echter mogelijk dat er vele, ongelooflijke actiefoto's tijdens de gevechten konden worden gemaakt en een van hen, Robert Sherrod, een correspondent van Time-Life, heeft een goede beschrijving gegeven van het bloedbad op Betio. Hij beschrijft in zijn boek 'Tarawa' hoe de gevechten hem vast hadden gepind op Red Beach 3. Toen de gevechten voorbij waren, maakte hij een tocht van anderhalve dag over het eiland om te kijken wat er allemaal was gebeurd. Allereerst bezocht hij de noordwestkant van Betio:

'Wat ik op Betio heb gezien, is zonder enige twijfel een van de grootste vernietigingsdaden van de mensheid geweest. Woorden ontbreken om te beschrijven wat ik op een gebied van een vierkante kilometer op dit eiland aantrof. Zelfs foto's zijn niet voldoende – op foto's ontbreekt de geur.

In het water liggen rijen landmijnen en dubbele prikkeldraadversperringen. Er liggen vijftien dode Japanners in en om de eerste bunker naast een tankval, allemaal met groene uniformen, omwikkelde onderbenen en met spijkers beslagen schoenen. Een Japanner heeft een blauw marine-uniform aan. Twee van de vijftien hebben zichzelf van het leven beroofd met handgranaten getuige hun gapende wonden in de maagstreek en hun missende rechterhand. De eerste lichamen zijn al groenachtig verkleurd, hoewel de mannen pas twee dagen dood zijn – in tegenstelling tot de meesten van de vijfduizend lijken die al vijf dagen op Betio liggen.

Tot nu toe zijn er al vijf begraafplaatsen aangelegd – om 08.00 uur op de vijfde dag – en minder dan een kwart van onze eigen doden is nog maar begraven. De grootste begraafplaats, vlak naast de regimentscommandopost, telt 134 graven, de andere respectievelijk 80, 53, 20 en 41.

In westelijke richting naar het strand zien wij de lijken van de mariniers die nog niet door de

gravendienst zijn opgehaald. De eerste die ik zie is een potige knaap, iets langer dan een meter tachtig, schat ik. Hij sneuvelde drie meter voor de bunker die hij moest bestormen. Zijn schouders zijn naar voren gekromd, hij heeft zijn geweer nog in zijn rechterhand...

Vijftien meter verderop liggen tien mariniers die in de prikkeldraadversperringen op het koraal zijn gesneuveld. Een van hen is kennelijk neergeschoten op het moment dat hij zijn voet op het prikkeldraad zette – zijn broekspijp is in het draad blijven hangen en zijn been steekt nog in de lucht. Er liggen nog eens tachtig gesneuvelde mariniers op een gebied van zes bij zes meter vlak voor ons op het strand. Weer zes... nog twee... en nog eens vier. Vier mariniers liggen vlak voor de schietopeningen van de bunker in de versperring van kokosnootstammen, maar zij hebben het geen van allen gered, omdat er in de bunker geen dode Japanners liggen. In de volgende bunker

liggen echter twee dode Japanners over hun mitrailleur en in de volgende, vijf meter verderop langs de versperring, liggen er drie. Ze zijn allemaal door handgranaten gesneuveld. Een marinier is vlak bij een geschutopstelling door een 77mm-granaat getroffen. Zijn hele middenstuk is praktisch verdwenen en hij is zwaar verbrand – zo zwaar dat men hem alleen door zijn laarzen als marinier kon identificeren...

Ongeveer halverwege het westelijke strand gaan we landinwaarts naar het centrum van het eiland, langs het gezwollen lichaam van een Japanse officier die naast een donkerbruine truck ligt. Wat verderop hebben de mariniers met een bulldozer de opgezwollen lijken van een twaalfal Japanners met zand bedekt. Overal langs de weg liggen dode Japanners, hier acht, twee daar, daar weer dertig, getroffen door het inferno van een vlammenwerper. Twee liggen naast een lichte Japanse tank, die gecamoufleerd is volgens het



Inspectie van de zwaar geteisterde Japanse stellingen op Betio. Admiraal W. Nimitz, commandant van de Amerikaanse vloot, bekijkt hier de dood en het verderf. Generaal Julian C. Smith loopt voorop (IWM).

marinesysteem uit W.O. I. Aan de andere kant van de tank ligt een marinier wiens plaats is gemerkt met een in de grond gestoken bajonet, een eeuwenoude methode van de gravendienst. Overal langs de weg zijn eenmansschuttersputten voor Japanse sluipschutters: een oliedrum in de grond verzonken met een deksel als camouflage.

Tussen de weg en het noordelijke strand, vijftig meter uit elkaar, liggen drie grote bunkers van kokosnootbomen. De ruimte in de bunker is zes bij vijftien meter. Van buiten, van boven en langs de kanten ligt een dikke laag zand die varieert van 1 tot 3 meter. Ze waren geen van drieën getroffen tijdens de luchtaanvallen en de beschietingen vanuit zee. De verdedigers zijn allemaal door handgranaten of vlammenwerpers gesneuveld.

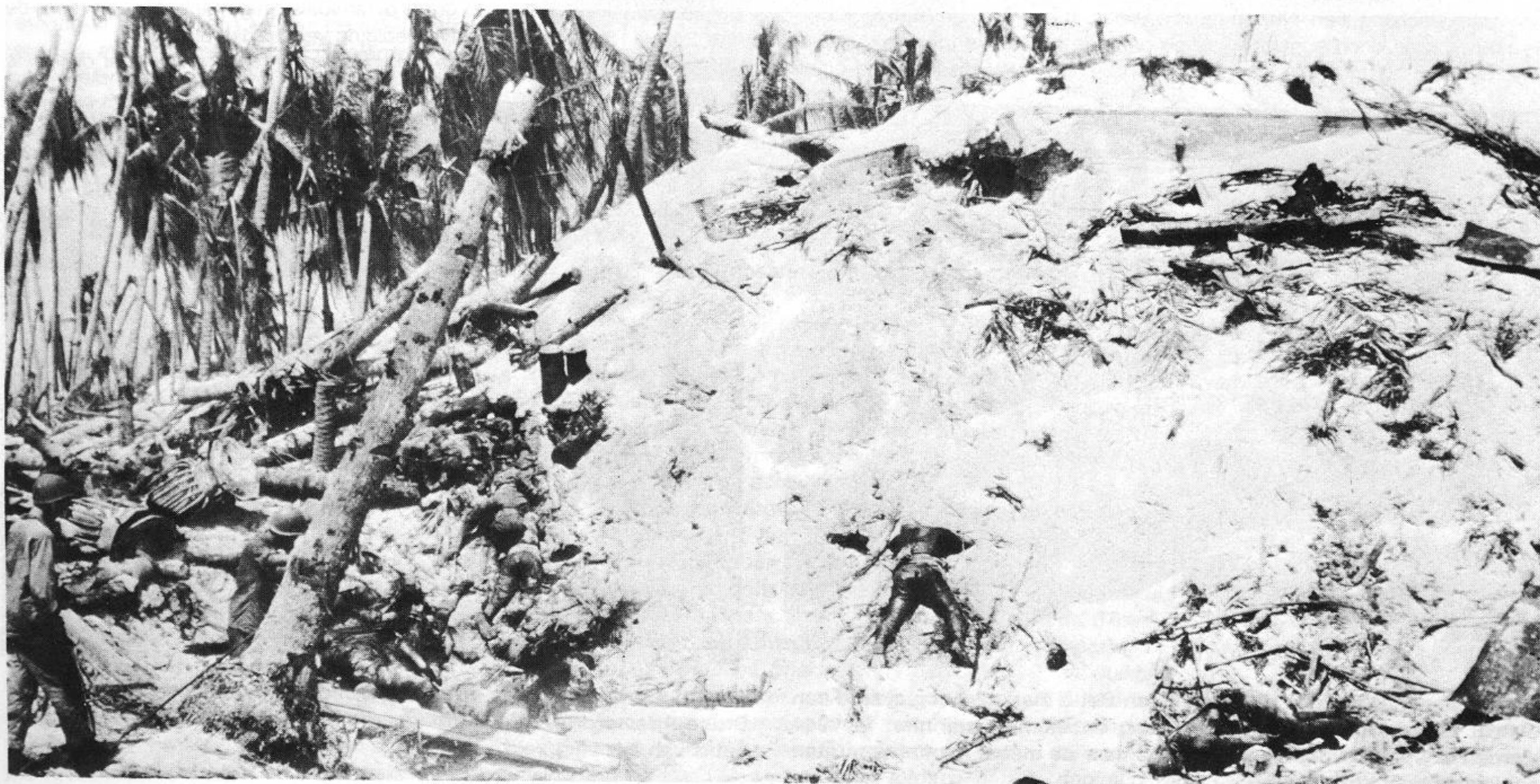
De tweede tocht maakte Robert Sherrod met generaal Holland M. Smith en generaal Julian Smith.

'Voordat wij aan onze tocht begonnen, werden er na een suggestie van Julian Smith twee vlaggen gehesen bij het hoofdkwartier. De Britse en de Amerikaanse vlag. Het viel echter niet mee een Britse vlag te vinden. Ten slotte toverde majoor Frank Holland een Britse vlag te voorschijn die een keer zo klein was als de Amerikaanse vlag. Henry Keys, de Australische correspondent van de Londense Daily Express, zei: 'Majoor Holland keek in zijn koffer. Daar zaten alleen een onderbroek en een Union Jack (Britse vlag) in.'

De eerste drie doden die de generaals zagen, waren mariniers; een naast een uitgeschakelde Japanse tank langs de startbaan en nog twee in een nabijgelegen bomkrater. Vijftig meter voordat zij de zuidkant van het eiland bereikten, stuitten zij na de startbaan te zijn overgestoken op de haastig gegraven graven van nog eens drie mariniers.

Op het strand staat een 5.5inch-scheepskanon dat kennelijk van een schip gesloopt was waarna het op het strand was ingezet. In de stalen omanteling zitten drie dode Jappen en daarachter nog eens twee. Hier moet het scheepsgeschut zeer effectief te werk zijn gegaan. Op een zandheuvel, dertig meter achter de kanonnen, hadden de Japanners een vuurleiderspost ingericht.

Een honderd meter ten westen van deze geschutsofstelling staat nog een stel van deze 5.5inch-kanonnen. Een afgrijselijk gezicht. Onder de kanonlopen liggen twee Japanners die met een handgranaat zelfmoord hebben gepleegd. Vier dode Japanners liggen in een loopgraaf die



naar een schuilplaats leidt. Slechts een van hen heeft zelfmoord gepleegd, een ander heeft een granaatscherf door zijn hart, terwijl de derde helemaal verkoold is.

Op de zuidwestpunt van het eiland staan twee van de vier 8inch-kanonnen die de Japanners op Betio hadden. Beide kanonnen wijzen in de richting vanwaar onze aanval kwam, maar het is duidelijk dat deze kanonnen al door ons scheepsgeschut buiten werking zijn gesteld voordat de aanval begon. Ze hebben slechts één salvo kunnen afvuren. De oorzaak is duidelijk: een voltrefter op de betonnen kruittkamer naast de kanonnen. Een gapend gat door het betonnen bouwwerk leert ons dat er een 16inch-granaat dwars doorheen is gevlogen. In de bunker liggen ongeveer 25 verkoelde Japanners. Overal rondom de bunker liggen de Japanners op een afstand van 50 meter verspreid over het zanderige terrein. Dit moet de geweldige explosie zijn geweest die volgde op het derde schot vanaf het schip.

Naast de geëxplodeerde kruittkamer ligt de grootste krater van heel Betio – met een diameter van achttien meter en ver beneden het grondwaterpeil van het eiland. Rondom deze krater liggen de restanten van minstens 200 8inch-granaten, een bewijs dat zowel de kruittkamer als de munitieopslagplaats de lucht in is gevlogen...

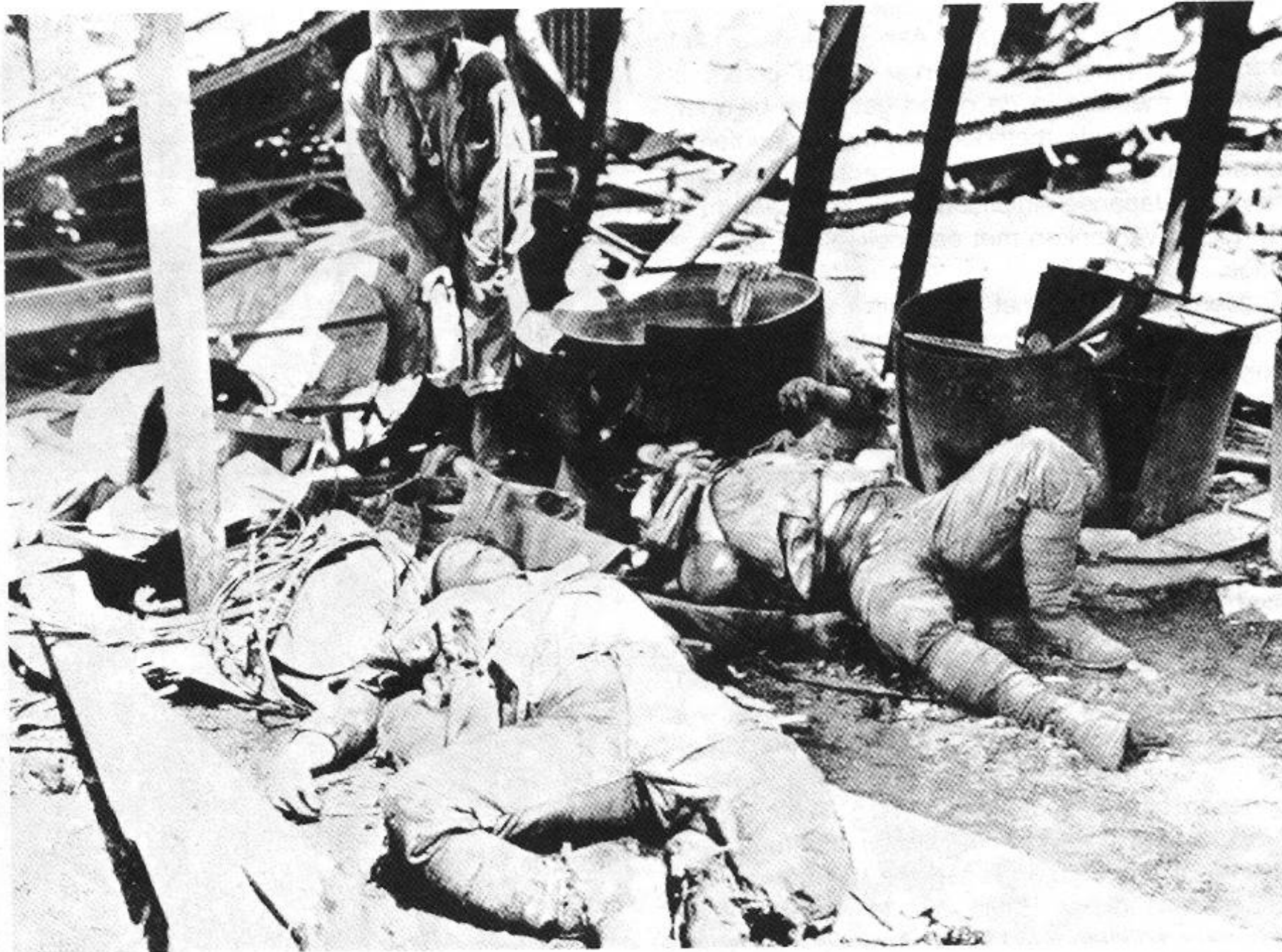
Wanneer wij bij het noordelijke strand aankomen, zien wij iets bijzonders: het is vloed en het water staat tot aan de versperringen; het staat bijna 90 centimeter hoog en de mariniers die vanmorgen nog op het strand lagen, drijven nu tegen de versperring aan. Met andere woorden, het tij was tijdens de eerste twee uiterst kritieke dagen bijzonder laag, waarschijnlijk door een zuidelijke wind. Anders hadden de mariniers helemaal geen bruggehoofd kunnen vormen!

De mariniers die in het water drijven, zien er vreselijk uit. Julian Smith geeft opdracht om nog meer spoed te zetten achter de berging en het begraven van de dode mariniers...

De generaals zijn diep onder de indruk als zij de bunkers inspecteren die de mariniers moesten aanvallen. 'Mijn God', zegt Holland Smith, 'die mariniers bleven maar gaan. Velen sneuvelen, maar ze bleven komen. Het is haast niet voor te stellen dat de mannen die moed konden opbrengen. Deze Japanners waren meesters in het bouwen van verdedigingsstellingen. Ik heb nog nooit zoiets gezien. Zelfs de Duitsers konden dit in W.O. I in Frankrijk niet.'

De volgende dag ging Sherrodd naar de oostkant van het eiland.

'De tocht naar de staart van het eiland laat ons een grote slachting zien. Nu, op de zesde dag, is de geur van de dood ongelooflijk. De opengereuten, rottende lichamen zijn weerzinwekkend. Het



vuur van een brandende hoop rommel vreet aan de lichamen van zes gesneuvelde Jappen. Het is een borrelende en sissende massa. Vijftien lichamen liggen rondom een voedselopslagplaats, terwijl twee andere in duizend stukken gereten zijn – hier een hand, daar een hoofd, daar een laars met een voet...

Bij de Burns Philp-pier ligt een dozijn Japanners die de mariniers onder vuur namen toen zij naar het strand waadden (een torpedojager maakte een eind aan hun tegenstand).

Midden op het eiland staat een van de grootste betonnen bunkers, ongeveer 18 bij 12 meter en 7.50 meter hoog. Vier voltreffers, waarschijnlijk van de slagschepen, doorboorden de muren en een souvenirjager vertelt ons dat er 300 verkoelde Japanners binnen liggen. Er loopt een trap naar het dak van de bunker waar twee 13 mm-mitrailleurs staan. In een mitrailleurnest liggen vier dode Jappen, in het andere twee. Vier andere Japanners liggen verspreid over het dak. Ze zijn allemaal door de jachtvliegtuigen getroffen hoewel er ook granaatscherven van het scheepsgeschut verspreid liggen. Boven op het dak zit een marinier die een blikje van zijn C-rantsoen opendraait en smakelijk begint te eten.

Voor de bunker staan twee uitgebrande Japanse tanks met de nummerplaten 102 en 113 en het Japanse marine-embleem. In een nabijgelegen

garage staat een grote, zwarte auto die amper schade heeft opgelopen. Alle ruiten zijn nog heel en alleen door de bovenkant van de auto zijn een paar kogels gevlogen. Een marinier stapt in de auto en drukt op de starter. De motor loopt als een naaimachine. Naat de garage is een ruimte waar de voertuigen stonden opgesteld – deze betonnen bunker is ongetwijfeld het hoofdkwartier geweest. Twaalf motoren met zijspan zijn in stalen skeletten veranderd; alleen een klein vrachtautootje is niet verbrand...

Aan de zuidkust, vlak bij de staart van het eiland, staan de restanten van nog eens twee 8inch Vickers-kanonnen. Een van de lopen is op een afstand van ongeveer anderhalve meter vanaf de geschutskoepel als een luciferhoutje afgeknapt. Het andere kanon is hevig door het vuur geteisterd en de binnenkant van de loop is door de vijandelijke kogels zo zwaar beschadigd, dat de Japanners er niet meer mee hadden kunnen schieten. Binnen een afstand van 300 meter staan 3 zoeklichten en verschillende 13 mm- en 77 mm-luchtafweerkkanonnen om de grote stukken geschut te beschermen. In een granaattrechter vlakbij liggen twintig dode Japanners. Zij waren waarschijnlijk ingezet bij de betonmolen die de grote pyramidevormige betonblokken voor de kustverdediging vervaardigde.

In de namiddag van 10 november liet de kleine



Boven: Zes maanden na de invasie van Betio markeert nog steeds een simpel houten kruis het graf van een onbekende marinier. In 1944 werden er voor bezoekers wegwijzers naar de meest markante punten geplaatst (New York Times).



Boven: Dertig jaar later fotografeerde de Australische fotojournalist Bruce Adams dit niet-geïdentificeerde kruis met helm en veldfles in de buurt van het vliegveld.

'Nareau' het anker vallen net voorbij de ingang van de lagune van Tarawa. Ik klom weer in de kleine motorbarkas om samen met de andere bezoekers van Tarawa te landen op de lange pier van het eiland Betio. Aan het eind van de pier staat een gezamenlijk Japans-Amerikaans gedenkteken met daarop een inscriptie van het geschatte aantal gesneuvelden op het eiland.

Mijn eerste indruk van Betio was niet die van een bloedig slagveld, maar van een levendige mensenmassa, althans vergeleken met de andere eilanden die ik tot nu toe had bezocht. In de buurt van de haven wemelde het van eilandbewoners, veelal op motorfietsen, die kwamen kijken naar de aankomst van de passagiers van de 'Nareau'.

Ik was er al spoedig achter dat overbevolking een van de grootste problemen vormt van het eiland Betio, waar op een gebied van nog geen vierkante kilometer meer dan 6000 mensen wonen.

Betio was het eiland dat ik wilde bezoeken om naar overblijfselen uit de oorlog te speuren omdat hier de grootste slag van Tarawa was uitgevochten, hoewel ik logeerde bij een vriend op het eiland Bairiki, het regeringscentrum van de Gilbert- en Ellice-eilanden in 1974. Het transport vormde echter geen probleem; elk uur vertrok er een veerboot naar Betio en de overtocht duurde maar een half uur.

Hoewel de vijf dagen die ik tot mijn beschikking had mij ruimschoots voldoende leken voor mijn onderzoek, kwam ik al spoedig tot de ontdekking dat door de grote hoeveelheid materiaal die ik vond, ik nauwelijks voldoende tijd had. Heen en weer slenterend over de stranden, in korte broek en op sandalen, was ik ongevoelig voor de intense hitte en de verblindende zon doordat ik de ene na de andere nieuwe ontdekking deed over een episode die zich inmiddels al meer dan dertig jaar geleden had afgespeeld. Mijn enthousiasme amuseerde de plaatselijke bevolking; die had weinig interesse voor deze monumenten, die ervoor hadden gezorgd dat hun eiland voor het eerst op de wereldkaarten verscheen, maar die hen verder absoluut niet meer opvielen.

Als onderdeel van het herstel van Betio werd een deel van het vliegveld, dat later door de Amerikanen herdoopt was in het Hawkins vliegveld, genoemd naar de Amerikaanse luitenant die hier de Medal of Honor verdiende, in de jaren 1948-'49 weer met kokospalmen beplant om de landeigenaren, die na de slag waren teruggekeerd, weer van de grond te helpen.

Aangezien het grootste deel van de oorlogsherinneringen in de lagune en aan de oceaansranden ligt, moest ik mijn tijd zo indelen dat ik bij laag water op pad ging, omdat er bij vloed vrijwel niets te zien was.

Tussen de zwaar verroeste oorlogsherinneringen liggen in de lagune voor het westelijke (Green Beach) en het noordelijke (Red Beach) strand van Betio heden ten dage nog ongeveer 20 karkassen van amtracs die alleen door hun rupsbanden te herkennen zijn. De twee die ik vond bij Temakin Point op Green Beach, moesten twee van de negentig voertuigen zijn die verloren gingen toen de mariniers over het rif Betio probeerden te bereiken.

Helaas was ik zes maanden te laat om de vondst van een andere amtrac op Betio mee te maken. Gedurende 30 jaar had in de achtertuin van een eilandbewoner de affuit van een of ander voertuig boven de grond uitgestoken op een afstand van ongeveer 200 meter van Red Beach. Toen er in mei 1974 een nieuwe waterleiding op Betio werd aangelegd, vormde dit een obstakel voor de pijplijn en had men het uitgegraven. Tot ieders verbazing kwam er een opmerkelijk goed bewaard gebleven amtrac naar boven met de skeletten van twee mariniers. Doordat de aarde rondom de amtrac doordrenkt was met olie uit de stukgeschoten olietank, was een aantal voorwerpen geconserveerd alsof ze twee weken gele-



Boven: Amerikaanse mariniers bekijken hier het wrak van een Japans vliegtuig op de landingsbaan van Betio (IWM). Onder: De genie bezig met het herstel van het vliegveld – in Hawkins Field herdoopt – voor het gebruik als basis voor de bommenwerpers en de gevechtsvliegtuigen (IWM).

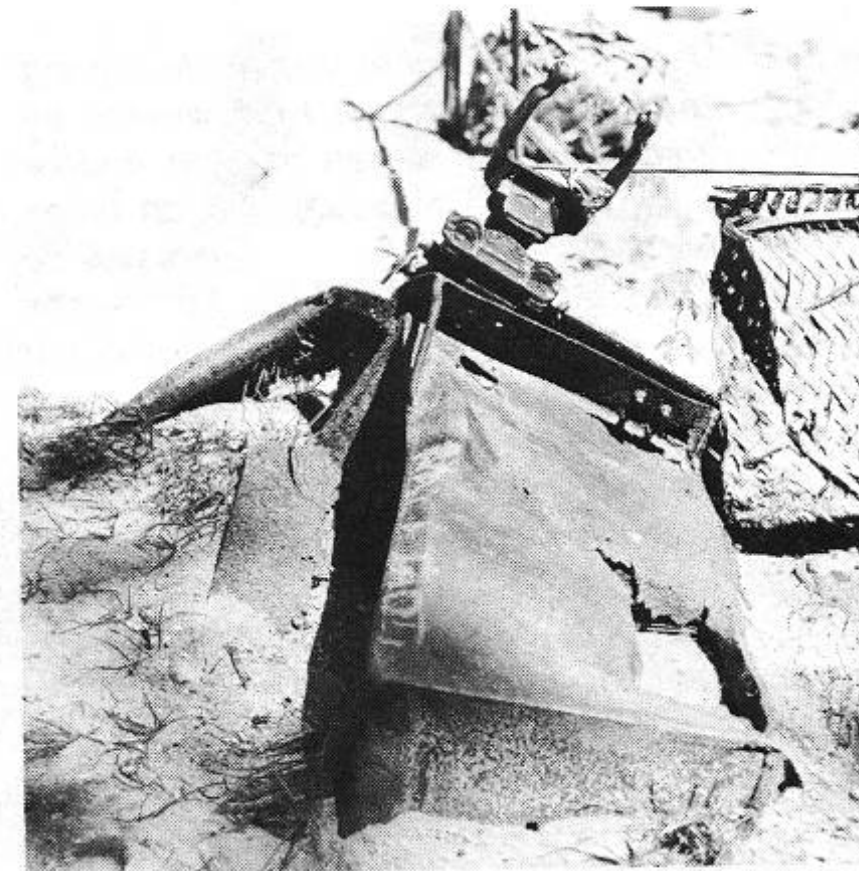


Boven: De landingsbaan tegenwoordig, gefotografeerd vanaf de verkeerstoren (Bartsch).

den waren begraven: vier kisten .50 en .30 munitie, een doos met reserve-onderdelen, de tandenborstels, scheercreme en scheerapparaten van de slachtoffers! Uit de 'hondepenning' van een van de twee mariniers kon worden afgeleid dat het hier ging om marinier Henry C. Verhaalen, die als 'tijdens de actie vermist' in de boeken stond. Het andere lichaam kon niet worden geïdentificeerd. Vreemd genoeg besloot men de amtrac toch weer onder het zand te stoppen en de waterleiding er gewoon omheen te leggen. De affuit is nu weer net boven de grond te zien. Een ander interessant overblijfsel op Red Beach 2 is een Amerikaanse Sherman tank die bij eb half boven het zand uitsteekt. De tank ging waarschijnlijk tijdens de landing door het Japanse vuur verloren. Een andere Sherman was ook jarenlang op Betio te zien geweest totdat ik een

schandelijke ontdekking deed; de tank was gebruikt als opvulling van de nieuwe pier op Betio. Er zijn meer overblijfselen van Japanse tanks te vinden. Zes van de zeven lichte type 95-tanks die de Japanners bij de verdediging gebruikten, liggen in ondiep water in de lagune, in verschillende stadia van verroesting. Het exemplaar dat er het best uitziet, is bij eb aan de oostkant van Red Beach 3 volledig te zien. De tank ligt op zijn zij en behalve een rupsband die is verdwenen, is het voertuig verder volledig intact, compleet met de 37mm- en 7.7 mm-kanonnen en koepels. De plaatselijke jeugd gebruikt de tank bij hoog water als duikplatform.

Luttele meters landinwaarts ligt de twee verdiepingen hoge, betonnen bunker van schoutbij-nacht Shibasaki, die belast was met de verdediging van Tarawa. Enorme gaten aan de



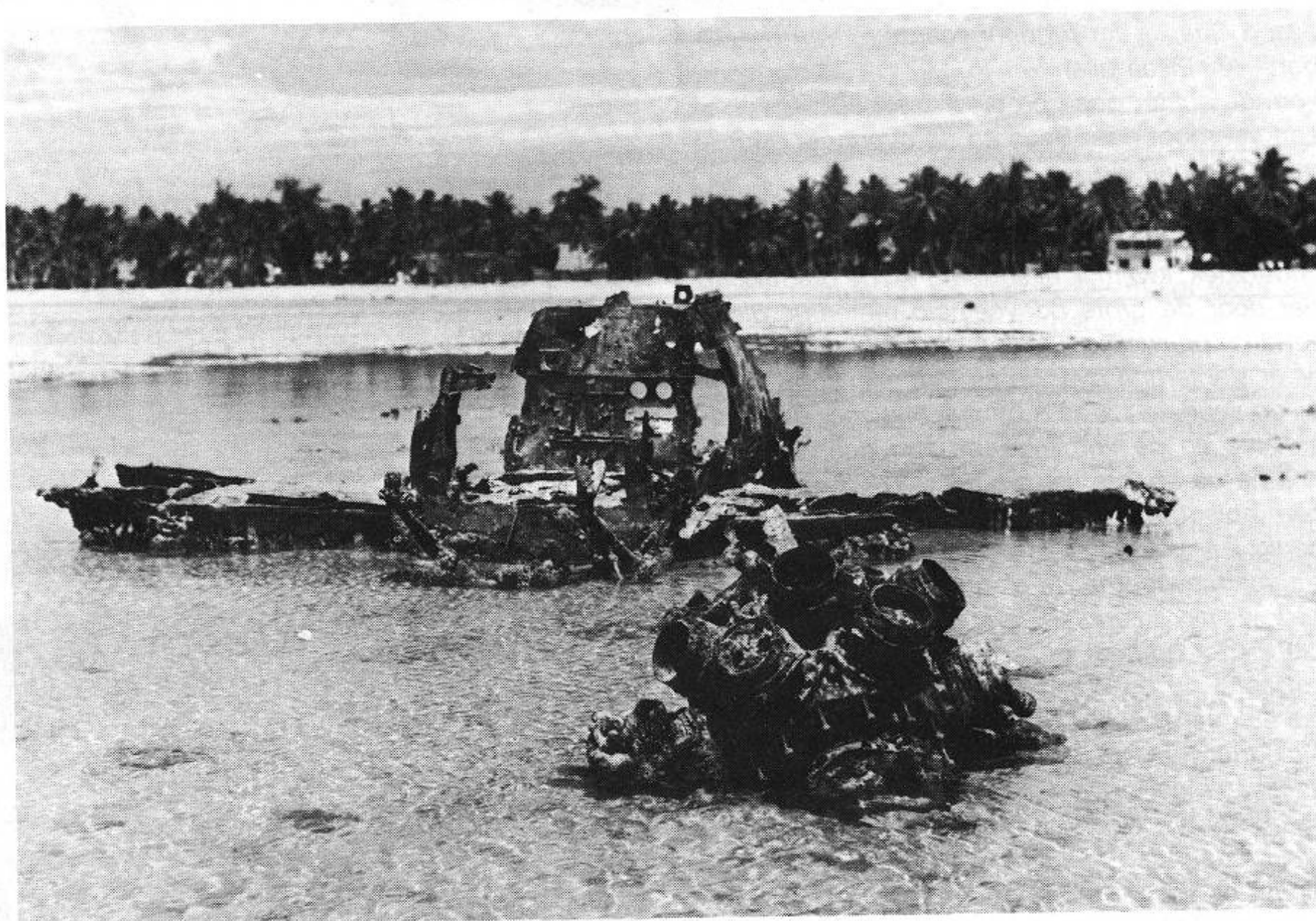
Links: De stoffelijke resten van soldaat Henry C. Verhaalen, die in mei 1974 uit een opgegraven amtrac werden geborgen (Ken Butler). Boven: De affuit van de amtrac die weer begraven werd na het leggen van een nieuwe waterleiding.

lagunezijde van de bunker leveren het bewijs van de schade die de voltreffers van de Amerikaanse torpedojager veroorzaakten. Tijdens de eerste dag sneuvelde Shibasaki met zijn staf door een voltreffer hoewel zijn lichaam nooit is gevonden. Mijn enthousiasme om de bunker te onderzoeken werd vrij snel getemperd toen bleek dat de bunker tegenwoordig door eilandbewoners als openbaar toilet wordt gebruikt; de stank van de menselijke uitwerpselen maakt een onderzoek tot een misselijkmakende zaak – alleen de stank is voldoende om de meest vastbesloten man te ontmoedigen.

Aan de oceaankant van Betio kan men nog steeds de meest bekende restanten van de Slag om Tarawa aantreffen; de vier 8 inch-kanonnen op Temakin en Takarongo Point op respectievelijk de west- en oostpunt van Betio. Behalve het lager gelegen kanon op Temakin, dat van de fundering in zee is gevallen, zijn de overige kanonnen en de affuiten weinig door de elementen aangetast in de afgelopen dertig jaar. Ze werden door de Japanners geplaatst om de toegangswegen vanaf de oceaan tegen een eventuele invasie door de Amerikanen te beveiligen. De kanonnen waren echter een makkelijke prooi voor het geallieerde bombardement. Een van de kanonnen op Takarongo Point heeft geen loop meer, het gevolg van een geallieerde voltreffer, terwijl alle andere kanonnen ook zwaar werden beschadigd.

Men neemt aan dat het Engelse kanonnen zijn die na de val van Singapore in 1942 naar Tarawa werden overgebracht. Een nauwkeurige inspectie leerde inderdaad dat ze van Britse makelij zijn. Hoewel er geen identificatieplaatjes meer op de kanonnen zitten, staat in de kulas van het bovenste kanon op Temakin gestempeld: 'B.L. 8 In. V.S. & M. 1905. No. 1158A'. Toen wij bij het Imperial War Museum en bij de Vickers fabrieken (toentertijd Vickers Sons en Maxim) informeerden, bleek dit verhaal echter onjuist.

Het oorlogsmuseum deelde ons mee dat in Singapore geen 8inch-kanonnen door de Japanners waren buitgemaakt, terwijl Vickers ons mededeelde dat zij in het begin van de 20e eeuw – in een periode toen de verhouding met de Japanners nog uitstekend was – een aantal oorlogsschepen en wapens voor de Japanse marine hadden gefabriceerd. Ook kreeg ik van Vickers een fotocopy van een contract, gedateerd 17 januari 1905, tussen Vickers Sons en Maxim en kapitein Iwamoto van de Japanse marine, voor de vervaardiging van 8inch-snelvuurkanonnen 8inch-snelvuurkanonnen (£ 4.600) per stuk te leveren binnen 11 maanden na ondertekening van het contract. Het is dus duidelijk dat de kanonnen op Tarawa onderdeel vormden van deze levering.



Boven: Nauwelijks te herkennen, liggen hier de verroeste restanten van een eenmotorig vliegtuig op een zandbank voor het strand van Betio (Bartsch). Onder: Verderop werden deze betonblokken gefotografeerd door Bruce Adams.





Links: Admiraal Nimitz inspecteert een van de twee, dubbelloops 127 mm-kanonnen halverwege het strand van Betio. Rechts: De invloed van de getijden van 31 jaar is hier duidelijk te zien. Het dubbelloopska-



non is van het fundament gegleden en rust nu op een deel van de betonnen muur (Bartsch).

Aan de oceaanzijde van Betio zijn de Japanse versterkingen nog steeds te zien. Behalve de 8inch-kanonnen hadden de Japanners vlak voor het strand grote versperringen van betonblokken aangelegd, zodanig dat eventuele invasietroepen wel in de vuurlinies van de Japanners moesten komen. Die betonblokken liggen er voor een gedeelte nog. Ten minste twee andere geschutopstellingen van de Japanners – 127mm-kanonnen – zijn nog te zien in de buurt van de begraafplaats, hoewel ze wel van de affuiten zijn gevallen.

Halverwege het strand steken twee landtongen in de oceaan; daar kan men bij eb restanten van militair materieel zien die na de gevechten in zee werden gedumpt. Verschillende vliegtuigmotoren met verbogen propellers, een Japanse type 95-tank zonder koepel, nog zo'n tank die op de kant half in het zand ligt en een deel van de romp en de vleugels van een niet te identificeren eenmotorig vliegtuig liggen in deze 'oudroest'-opslagplaats.

Langs de kust ziet men nog overal halfvernieldde bunkers terwijl men ook nog twee verplaatsbare metalen bunkers vlak achter het strand kan zien. Wat wel verdwenen is, zijn de vele, kleinere geschutopstellingen langs de kust evenals de versperring van kokosbomen die langs de hele kust liep en die van Betio het sterkst verdedigde eiland van de hele Stille Oceaan had gemaakt. Wat men in alle overvloed op Betio aantreft, zijn de lege granaathulzen waarmee de kinderen elke dag nog thuiskomen. Niet alle munitievondsten zijn echter zo onschuldig. Zelfs 30 jaar na de oorlog (en tien jaar nadat een Engels bomopruimingsteam 92 ton explosieven onschadelijk had gemaakt) meldt de plaatselijke krant nog steeds de ontdekking van onontpofte bommen, granaten, handgranaten en klein kaliber munitie. Op 1 november 1973 verscheen bijvoorbeeld onderstaand artikel in de Atoll Pioneer:

'Gisteren werd door majoor Clifton Jeffries van het Engelse leger een 1000-pondsbom uit W.O. II onschadelijk gemaakt, die men had gevonden op het terrein van het marinetrainingskamp. Majoor Jeffries was hiertoe speciaal uit Hong Kong overgevlogen. De bom werd tot ontsteking gebracht bij een van de oude, Japanse bunkers bij Takarongo Point. De bom werd voorzichtig uit het gat getakeld, op een vrachtauto gedepo-

neerd en naar Takarongo overgebracht. Vanwege het gevaar had men de omgeving vrijgemaakt terwijl de politie de huizen bewaakte van de mensen die geëvacueerd waren.'

Andere ontdekkingen doet men onder minder gunstige omstandigheden, waardoor de bewoners van Betio er voortdurend aan herinnerd worden dat zij in feite op een kruitvat leven. Regelmatig ontploffen er bommen, handgranaten of ander wapentuig wanneer mensen, onwetend van het feit dat er onder het zand explosieven begraven liggen, een vuurtje in de openlucht aanleggen.

Er waren slechts 17 Japanse krijgsgevangenen gemaakt (en 129 Koreanen) en de circa 4690 gedode Japanners werden zonder veel ceremo-

nie, ter plaatse waar zij sneuvelden, begraven. In loopgraven, schuttersputten en bomkraters.

De marine was tot 26 augustus 1952 voortdurend bezig met het aanvullen van de verlieslijsten van Tarawa toen op die datum de officiële W.O. II-dossiers werden gesloten. Hierdoor zijn er verschillende lezingen met betrekking tot de verliezen op Tarawa. Het Amerikaanse Leger geeft als officieel cijfer op dat er 3301 mannen gedood, gewond of vermist werden, terwijl de marine stelt dat er 1009 mannen sneuvelden en 2101 gewond raakten, hetgeen een totaal is van 3110.

Een opgeblazen Japanse bunker bij Takarongo Point op Betio. Overal steekt het betonijzer naar buiten (Bartsch).







De mariniers geven een aantal op van 3373; 1115 gesneuveld of vermist, 2234 gewond en 24 gevallen van gevechtsmoeheid!

Hoewel er na de gevechten een semi-permanent kerkhof op Betio werd aangelegd, konden veel Amerikaanse graven niet meer worden opgespoord, met name in de buurt van het vliegveld waar men in alle haast met bulldozers bezig was geweest om het vliegveld weer gebruiksklaar te maken. Robert Sherrodd bracht in 1946 weer een bezoek aan Betio waarbij zijn commentaar was 'dat het een schokkend feit is dat er zoveel graven niet meer terug te vinden zijn; de Gravedienst kon maar de helft van de gesneuvelden op Tarawa terugvinden, terwijl er maar 265 een behoorlijk graf met een kruis hadden gekregen waarop hun naam en registratienummer stond.' De stoffelijke resten uit graven die wel konden worden opgespoord, werden door de Amerikaanse Gravedienst naar Hawaii overgebracht waar ze naar wens van de nabestaanden óf op de Nationale Begraafplaats werden begraven, óf naar Amerika werden overgebracht. Veel van de gevallen rusten nu op de Nationale Begraafplaats in Honolulu waar een groot gedenkteken staat voor alle gevallen in de Stille Oceaan.

Aangezien slechts zeventien Japanners de gevechten overleefden, komen er weinig veteranen terug naar het atol. In november 1976 arriveerden echter tien familieleden van gevallen Japanners op Betio. Naar Japanse traditie werd er een klaaglied gezongen voor elk jaar dat verstreek na het overlijden van het familielid. Op de centrale begraafplaats werd tenslotte een gezamenlijk klaaglied gezongen.

Na de gevechten maakte een stafofficier van generaal Nimitz, kapitein James Steele, een rapport op waarin meer dan honderd fouten werden vermeld die tijdens de actie werden gemaakt. Achteraf stelde generaal Holland M. Smith dat zij 'Tarawa eigenlijk links hadden moeten laten liggen. De verovering kostte te veel inspanning en te veel levens.' Daar stond tegenover dat men, evenals bij de landingen in Dieppe, veel lering had getrokken uit de ervaringen waardoor latere landingen veel minder levens en materiaal kostten. Dit werd bewezen bij de invasie van de Marshall-eilanden tien weken later en bij de landing op Kwajalein in januari 1944.



Boven: Een van de oorlogskerkhoven op Betio. Elk stokje betekent een gesneuvelde marinier. Links achter op de foto ligt de commandopost van de 2e Mariniers-divisie (IWM). Onder: Op dezelfde grond werd later een permanent kerkhof aangelegd.



Onder: het Honolulu-gedenkteken op de nationale Pacific-begraafplaats op Hawaii.





HET ATOL MAKIN

De Carlson Raid

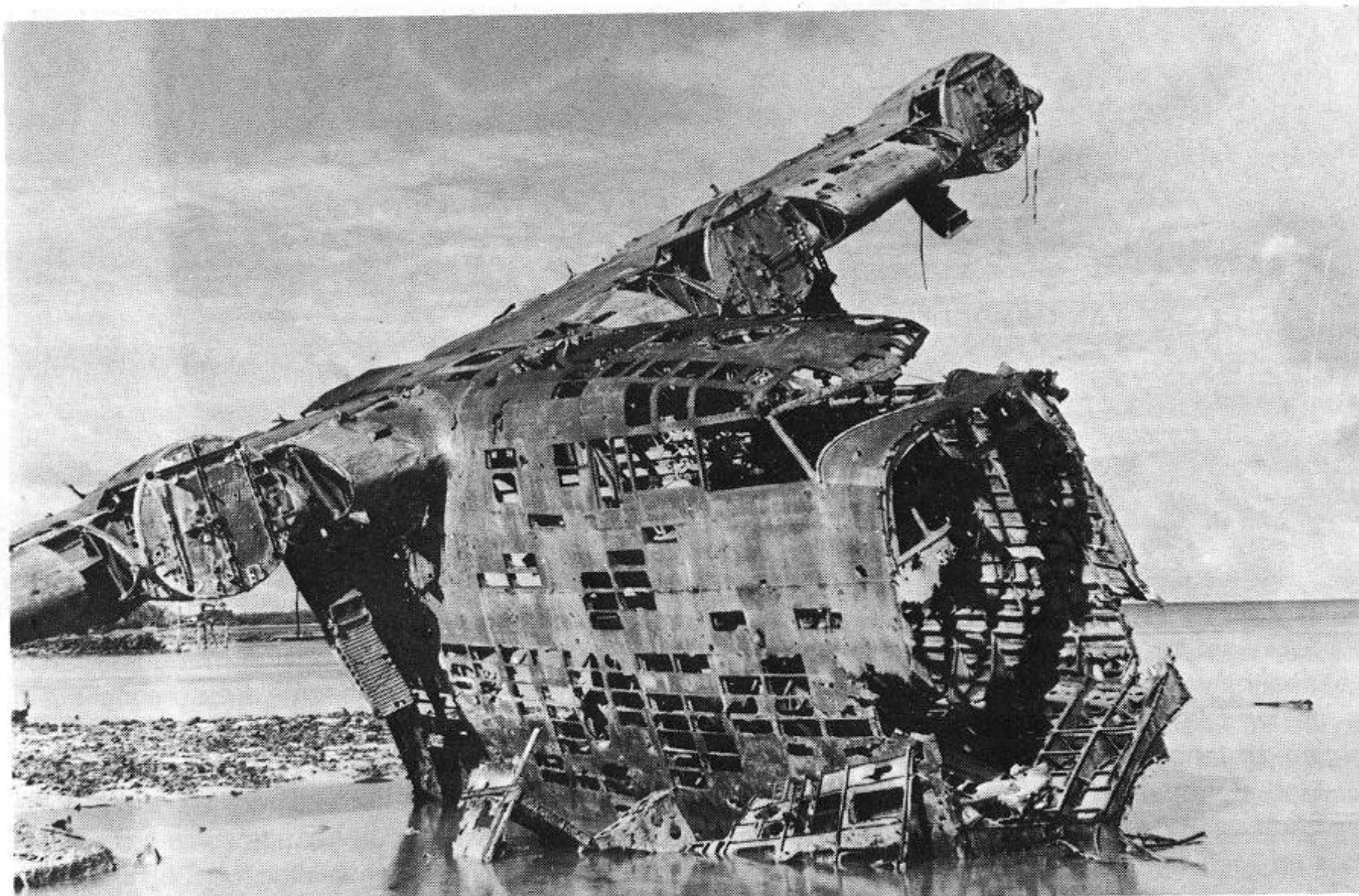
Het atol Makin, ongeveer 160 kilometer ten noorden van Tarawa, was op 10 december 1941 door de Japanners bezet. De Japanners gaven de voorkeur aan de aanleg van een basis voor watervliegtuigen aan de lagunezijde van het eiland Butaritari, boven de aanleg van een vliegveld op het eiland.

Het eiland werd slechts door 44 mannen verdedigd toen op 17 augustus 1942, vroeg in de morgen, het 2e Mariniers Raidersbataljon, bestaande uit 221 mariniers onder leiding van overste Evans F. Carlson, vanuit twee Amerikaanse onderzeeërs, de Nautilus en de Argonaut, een aanval op het eiland deed. Om 5.45 had men zonder enige tegenstand het regeringsgebouw veroverd terwijl de Japanse strijdkracht in de buurt van de scheepswerf On Chong werd beziggehouden. De Nautilus ondersteunde de actie vanuit zee terwijl de mariniers een hevig gevecht met de verdedigers voerden. 's Middags werd het eiland bestookt door Japanse bommenwerpers en jachtvliegtuigen maar twee watervliegtuigen die probeerden te landen, werden in de lagune vernietigd.

Hoewel de mariniers zich om 17.00 uur vanaf de zuidkust van het eiland begonnen terug te trekken, duurde die actie door de hoge golven tot de avond van de volgende dag. Dertig mariniers waren gesneuveld. Deze actie sterkte het moreel van de Amerikanen enorm, maar het verleidde generaal Holland M. Smith van de mariniers later tot de uitspraak dat het een 'krankzinnige actie' was geweest omdat de Japanners hierdoor werden gestimuleerd om de Gilbert-eilanden zo zwaar te versterken dat de latere verovering door de Amerikanen een veel hogere tol eiste.

De Japanners voerden op 19 augustus een verkenning boven Butaritari uit en toen zij geen spoor meer zagen van de Amerikanen, zetten zij op 12 september een nieuwe strijdkracht aan land. Negen mariniers, die op het eiland waren achtergelaten, werden gevangen genomen en naar Kwajalein overgebracht waar zij in oktober werden onthoofd. Op 15 september landde er een eenheid Japanse landingstroepen op Tarawa waarna ook een eenheid naar Butaritari werd gestuurd. Binnen een maand na de Carlson Raid was de Japanse sterkte op de Gilbert-eilanden meer dan vertwintigvoudigd.

Aangezien Butaritari lang en smal was, was het eiland moeilijk te verdedigen. De Japanners pasten hier hun gebruikelijke palissade-principe toe: de beide zijden van het eiland te isoleren door twee viereneenhalve meter diepe antitankgrach-



Uiterst boven: Het wrak van een Japans 'Emily' watervliegtuig, een van de vier toestellen die op 18 september voor King's werf door Hellcat gevechtsvliegtuigen werden aangevallen. De gaten in de romp werden veroorzaakt door de granaten van vier Sherman tanks die op 21 november 1943 achttien Japanners, die zich in het wrak hadden verscholen, probeerden te verdrijven. De motoren waren blijkbaar twee maanden eerder al door de Japanners verwijderd (US Army). **Boven:** Tegenwoordig ligt de 'Emily' nog steeds op het lagunestrand, echter zonder neus en achterromp, het gevolg van zowel de elementen als de eilandbewoners (Bartsch).

ten dwars over het eiland aan te leggen dat op dat punt amper 500 meter breed was. Binnen deze verdedigingszone werden drie pieren aangelegd – de On Chongwerf, de King's werf- en de Stonepier. Prikkeldraad, struikeldraden, bunkers, mitrailleurkasten en schuttersputten moesten de tankgrachten tegen een frontale aanval beschermen. Commandant van het garnizoen van 798 mannen, waaronder overigens slechts 300 man gevechtstroepen, was luitenant Seizo Ishikawa.

20 November 1943

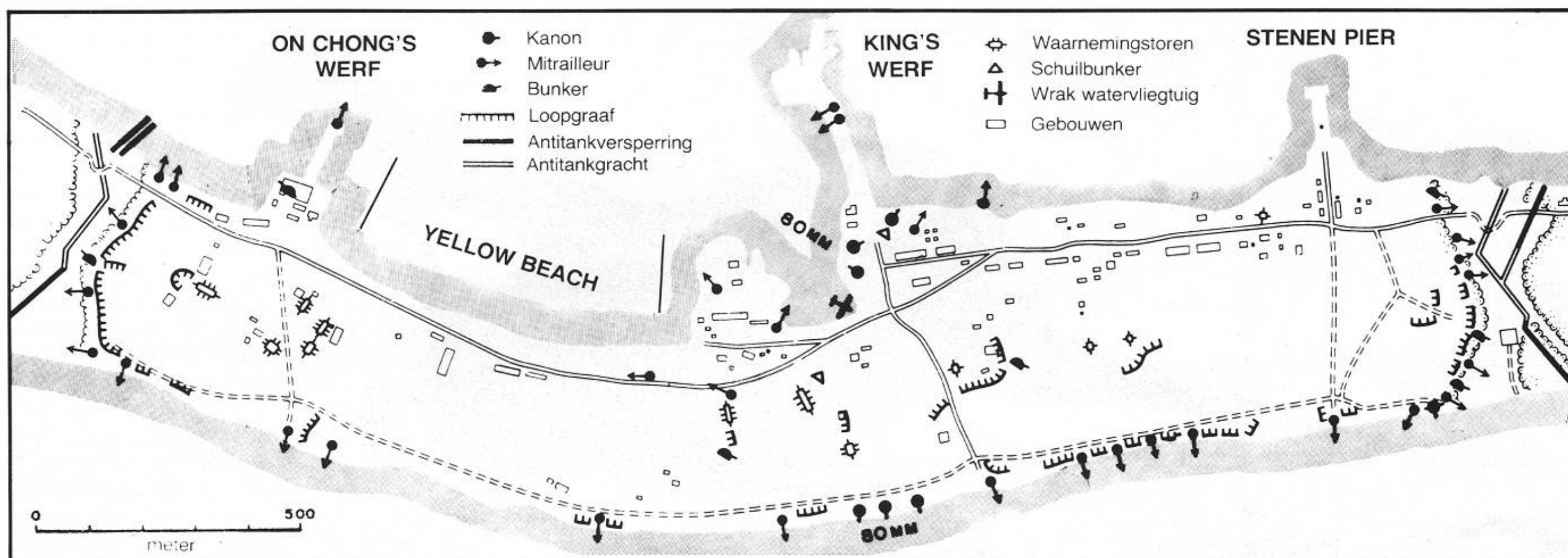
Het Amerikaanse aanvalsplan, dat tegelijkertijd met de landingen op Tarawa zou worden uitgevoerd, voorzag in een landing zowel buiten als binnen het verdedigingsgebied. De 27e Infanteriedivisie gaf opdracht aan het 165e Infanterieregiment de aanval uit te voeren. Dit regiment stoomde vanuit Pearl Harbor regelrecht naar 'Makin' zoals de Amerikanen Butaritari abusievelijk aanduiden.

Na de inleidende beschieting door de vloot, landden het 1e en het 3e Bataljon om 08.30 uur op Red Beach 1 en 2 aan de westzijde van het eiland, slechts 1 minuut na uur H. Het rif aan deze kant van het eiland ligt slechts veertig meter voor de kust en de amtracs brachten de infanterie

veilig naar het strand, waarbij slechts twee mannen sneuvelden. De volgende aanvalsgolven ondervonden grotere problemen met het aan land zetten van de landingsvaartuigen op het met grote stenen bezaaide strand en het was slechts te danken aan het spaarzame vijandelijke vuur dat de grote verwarring niet ontaardde in een grote ramp. De opmars over het eiland verliep door het jungle-achtige karakter van het eiland volgens generaal Smith 'akelig langzaam'.

Om 10.40 uur landde de eerste amtrac van het 2e Bataljon op Yellow Beach dat in de lagune lag tussen de twee tankgrachten onder licht verdedigingsvuur van de Japanners, waarbij een amtrac zelfs gebruik kon maken van de helling voor de watervliegtuigen bij de King's Werf. Binnen enkele minuten volgden er dertien Sherman tanks.

Na deze twee succesvolle landingen slaagde de infanterie er niet in hun overmacht van 10 tegen 1 uit te buiten. Generaal Holland beschreef de operatie van de 27e Divisie als een 'miserabele, dilettantische operatie, waarbij de vijand uitgebreid de tijd werd gegund zich te reorganiseren en elke stap uitgebreid onder de loop te nemen.' Stevige taal, die echter werd onderstreept door de feiten dat men zowel binnen als buiten het verdedigingsgebied troepen aan land had weten te krijgen binnen het Japanse kamp zonder dat dit



Boven: Kaart van de Japanse verdedigingen op Butaritari. Onder: Hetzelfde gebied op 15 juni 1969 vanaf 1500 m. hoogte gefotografeerd.



voordeel werd uitgebuit en de gevechten dan ook drieëneenhalve dag zouden voortduren.

Op de tweede dag vorderden de Amerikaanse troepen zo langzaam, dat de generaal briesend aan land stormde om eens te gaan kijken wat er nu eigenlijk aan de hand was. Zijn bui werd er niet beter op toen nerveuze Amerikaanse wachtposten 's nachts een aantal schoten door zijn commandotent afvuurden. Uiteindelijk verloor de 27e Divisie 64 mannen en werden er 152 gewond (inclusief 35 met verwondingen die niets met de gevechten te maken hadden) terwijl de Japanners 550 mannen verloren en er 105 krijgsgevangenen werden gemaakt, waaronder veel Koreaanse arbeiders. De officiële Amerikaanse legerhistorici gaven als commentaar dat 'in vergelijking met het enorme Amerikaanse overwicht op de grond ten opzichte van de Japanners' (6472 Amerikanen tegenover 800 Japanners, waarvan 500 Japanse bouwvakarbeiders), 'en de betrekkelijk zwakke staat van de Japanse verdedigingen, de Ameri-

kanse verliezen in vergelijking met de Japanse verliezen schrikbarend hoog waren.'

De vergelijking wordt nog schever wanneer men in ogenschouw neemt dat ook nog 687 marinemenen het leven verloren tijdens de operatie. 43 Mannen sneuvelen op het slagschip Mississippi toen er tijdens de beschieting op 20 november een explosie plaatsvond in een van de geschutstorens, terwijl 644 officieren en manschappen het leven verloren toen de Liscombe Bay 's morgens op de 24e november werd getorpedeerd; lang nadat zij weer naar Hawaii zou zijn vertrokken wanneer Butaritari volgens schema zou zijn oververd.

Ik had op Tarawa nog veel meer ontdekkingen kunnen doen maar in mijn reisschema waren drie dagen voor Butaritari, 160 kilometer noordelijker en Abemama, 140 kilometer naar het zuidwesten, opgenomen. Butaritari – of 'Makin' zoals de Amerikanen dit eiland abusievelijk tijdens de oorlog betitelden – biedt minder mogelijkheden voor

een souvenirjager dan Tarawa, maar mijn bezoek was toch de moeite waard.

Nadat ik aan boord was gegaan van een viermotorige DeHaviland Heron van de Air Pacific op het vliegveld van Tarawa op het eiland Bonriki voor mijn vlucht van 50 minuten naar Butaritari, nodigde de piloot, Kava Konrote, mij uit om naast hem te komen zitten in de stoel van de tweede piloot, zodat ik een beter uitzicht zou hebben op de lagune waar volgens zeggen vlak voor King's Werf drie Kawanishi 'Emily' watervliegtuigen in het water zouden liggen. Zij waren verbrand en later gezonken na een aanval van vliegtuigen van de USS Lexington tijdens de acties op 18 september 1943 tegen Butaritari en Tarawa. Hoewel wij erg laag vlogen en de lagune afspeurden naar deze drie Japanse vliegtuigen, konden wij niets ontdekken dat op hun aanwezigheid zou wijzen. Op het eiland zou ik niet de kans krijgen ze te bekijken aangezien ik geen duikergear bij me had en zo bovendien in



Links: Dit is een van de zeven overgebleven Japanse bunkers op Buta als varkenshok.



Rechts: Dit is de enig overgebleven Japanse schuilbunker waarop men van de beschietingen in november 1943 kan zien (Bartsch).



Boven: William Bartsch kon dit vreemde, achtkantige, betonnen bouw-
werk niet thuisbrengen toen hij op Butaritari was. Later bleek dat het
een Japans waterreservoir was!



Boven: Het roestende restant van een van de zes locomotiefjes die de
Japanners op Makin hadden willen gebruiken.

zulk troebel water liggen dat zelfs een duiker ze
niet duidelijk kan zien.

Eenmaal geland, hadden wij geen moeite de
vierde 'Emily' te vinden die op Butaritari moest
liggen. Tijdens onze tocht vanaf het vliegveld
naar de regeringsgebouwen zagen wij hem
rechts van de weg bij King's Werf liggen, nog net
zo als indertijd op de foto's die na de actie
werden genomen. Dit vliegtuig vormde een on-
derdeel van het 802e Kokutai (Marine Lucht-
vaartdienst) dat verkenningsvluchten uitvoerde.
Het toestel werd getroffen tijdens de verras-
singsactie op 18 september en werd zwaar be-
schadigd; na de actie werd het toestel aan land
gebracht waar het als een onderdeel van de
verdedigingspunten in de verdediging werd op-
genomen tegen een aanval door de Amerikanen
die ten slotte in november plaatsvond. Wat er nu
nog over is van de 'Emily' is de halve romp en de
vleugels (zonder motoren); de plaatselijke bevol-
king heeft in de loop der jaren het vliegtuig
geheel gesloopt en het materiaal ten eigen bate
gebruikt; men maakte er zelfs aluminium pannen
van.

De gevechten op Butaritari concentreerden zich
in een 3 kilometer lang gebied even ten zuiden
van het grootste dorp en werden dwars over het
hele eiland gevoerd van kust tot kust, tussen de
twee tankgrachten. In dit gebied vindt men ook
de meeste overblijfselen van deze actie in no-
vember 1943.

Een van de zeven Japanse bunkers staat er nog;

de bunker heeft een diameter van tweeëneen-
halve meter en een schootsveld in westelijke
richting. Hij is bedekt met zand en gras (en was
in november 1943 door een groot zwart varken
bezet dat ons weinig kans gunde de bunker van
wat dichterbij te bekijken). Ongeveer 200 meter
naar het oosten staat een drieëneenhalve meter
hoge betonnen kolom, door granaatscherven
beschadigd, die als waterreservoir dienst deed
voor de Japanners. Een van de weinige voor-
beelden van het gebruik van beton door de
Japanners op dit eiland. Vlak in de buurt ligt een
dump van Japans materiaal met voornamelijk
onderstellen van een of ander Japans voertuig
waarop gestempeld staat 'Kato Works, Shinag-
wa, Tokyo'. Bij een nader onderzoek bleek dat
het drie van de zes smalspoor, viercilinder
diesel locomotiefjes moesten zijn die de Japan-
ners hadden willen gebruiken voor een spoorlijn-
tje op Butaritari.

Vlak naast een pad dat vlak langs de vroegere
westelijke tankgracht (waarvan overigens geen
spoor is terug te vinden) loopt, vond ik een
onontpofte 14inch-granaat van een van de drie
slagschepen die het eiland voor de landingen in
november 1943 onder vuur namen. (Een bomop-
ruimingsteam bracht de granaat in december
1974 tot ontploffing).

Het enige andere belangrijke overblijfsel is het
karkas van een Amerikaans PBY 'Catalina' wa-
tervliegtuig dat op het gebied van de Katholieke
Missiepost ligt waar het blijkbaar naartoe werd

gesleept nadat het in de lagune was neergestort.
De Amerikanen wilden 'Makin' veroveren om er
een bommenwerperbasis te vestigen voor een
aanval op de Marshall-eilanden en binnen twee
maanden lag er een 2100 meter lang vliegveld –
Starmann Field – even ten noorden van de vroe-
gere Japanse verdedigingswerken. Het vlieg-
veld wordt nog steeds gebruikt hoewel het nu de
helft korter is aangezien dat voldoende is voor de
DeHavillands om daar te landen.

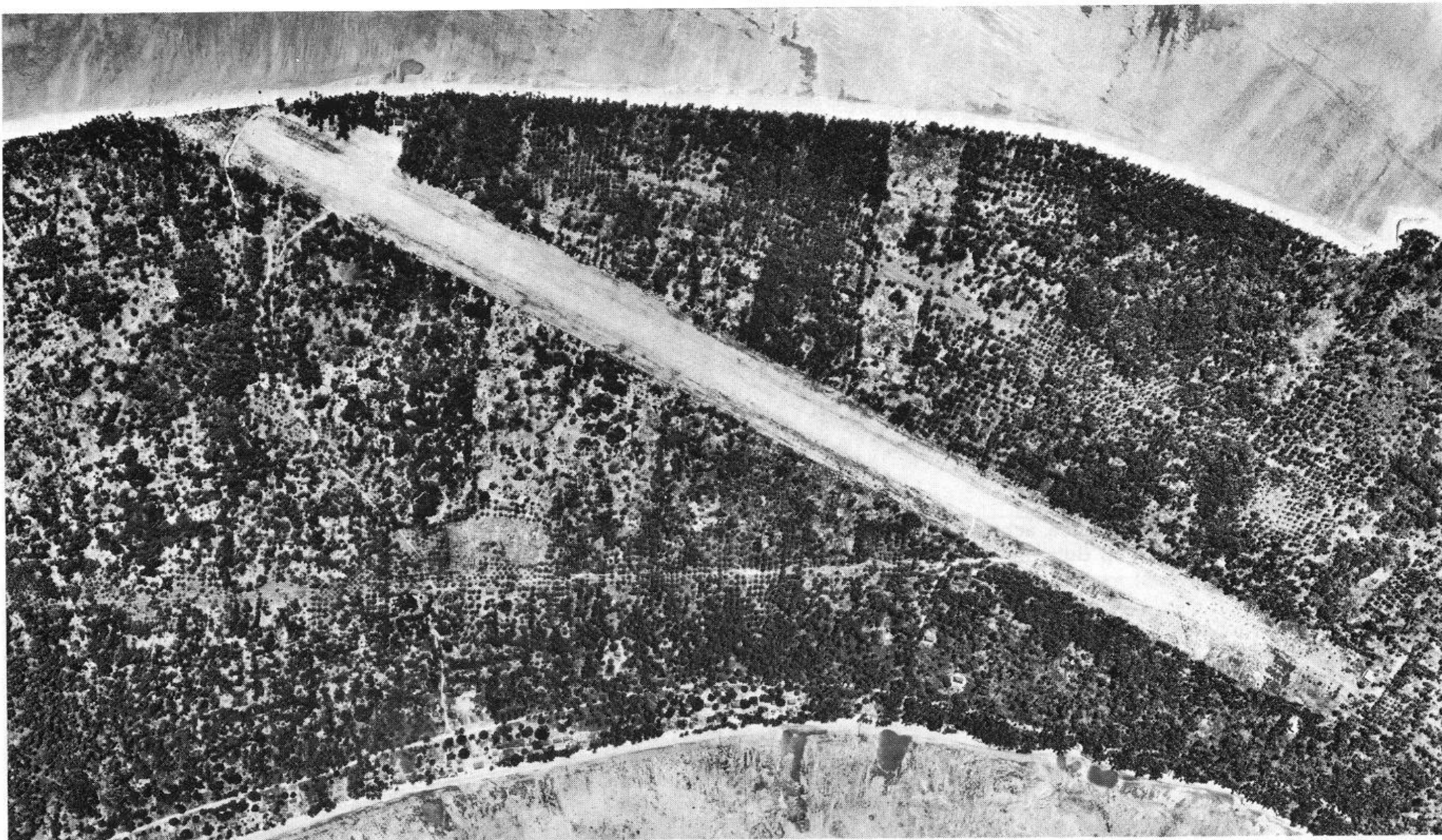
In de buurt van Starmann Field vindt men geen
andere vliegtuigwrakken meer ondanks het
drukke vliegverkeer in 1943 en 1944. Recht ach-
ter het vliegveld ligt echter in de lagune nog wel
het wrak van een Amerikaans gevechtsvliegtuig
waarvan men bij eb een van de vleugels boven
het water ziet uitsteken. Volgens Teroron Batiara,
die tijdens de oorlog op Butaritari woonde en
getuige was van dit ongeluk, probeerde het on-
gelukkige toestel begin 1944, toen het terugkeer-
de van een actie, op Starmann Field te landen.
De landingsbaan was echter geblokkeerd door
een ander vliegtuig. Terwijl het beschadigde
vliegtuig een cirkel maakte om opnieuw een lan-
dingspoging te doen, vloog het in brand en
stortte het als een brandende fakkel in de
lagune.

Onder: Deze onontpofte 14inch-granaat van
een Amerikaans slagschip werd in december
1974 tot ontploffing gebracht (Bartsch).



Het verwrongen skelet van een Amerikaanse PBY Catalina op het terrein van de katholieke
missiepost op Butaritari (Bartsch).





HET ATOL ABEMAMA

De derde, praktisch zonder problemen verlopen landing tijdens de operatie Galvanic vond plaats op het atol Abemama, 120 kilometer ten zuidoosten van Tarawa. Het atol werd slechts licht door de Japanners verdedigd aangezien de meeste manschappen naar Tarawa waren teruggetrokken.

De 5e Amfibische Verkenningcompagnie, bestaande uit 68 mariniers en 10 genisten onder leiding van kapitein James L. Jones, werd in de nacht van 19 op 20 november door de onderzeeër Nautilus naar Abemama vervoerd. Onderweg werd de onderzeeër echter per ongeluk onder vuur genomen door de Amerikaanse torpedojager Ringgold die samen met de invasievloot op weg was naar Tarawa. (Schout-bij-nacht Hill, commandant van de Tarawa-strijdmacht, nam de verantwoordelijkheid voor dit ongeluk volledig voor zijn rekening). Duikbootcommandant William D. Irvin liet de boot direct duiken en twee uur lang vocht men in de duikboot om niet te zinken. De reparatieploeg aan boord werkte echter zo goed en snel dat de boot haar reis naar Abemama gelukkig kon vervolgen. In de nacht van 20 op 21 november lag de Nautilus drie kilometer voor het meest zuidelijke eiland van de atolgroep.

De mariniers hadden de grootste moeite met de 6 grote rubberen landingsboten aan land te komen maar uiteindelijk landden zij op het eiland Kenna na een urenlange worsteling om over het rif te komen. De volgende dag brachten de mariniers hun wapens en voorraden naar het afgesproken landingspunt waar hun gids, de Australische luitenant George Hard, door een eilandbewoner werd herkend. Hij vertelde de mariniers dat de Japanners op een eiland waren gelegerd dat drie kilometer noordelijker lag. Er zouden zich slechts vijftig man bevinden.

Hoewel de strijdmacht van kapitein Jones alleen maar opdracht had om Abemama te verkennen voor een grootscheepse aanval die op 26 november zou plaatsvinden, besloot hij toch de Japanners aan te vallen. Nadat hij de Nautilus om ondersteuningsvuur had gevraagd, begon hij zijn aanval. Met behulp van plaatselijke gidsen stak

De vierentwintighonderd meter lange landingsbaan van Abemama, op 16 juni 1969 gefotografeerd. De luchtmachtbasis werd begin 1944 aangelegd. Van O'Hare Field wordt nu nog slechts een klein deel gebruikt voor de verbindingen met de buitenwereld.

hij het water tussen de twee eilanden over.

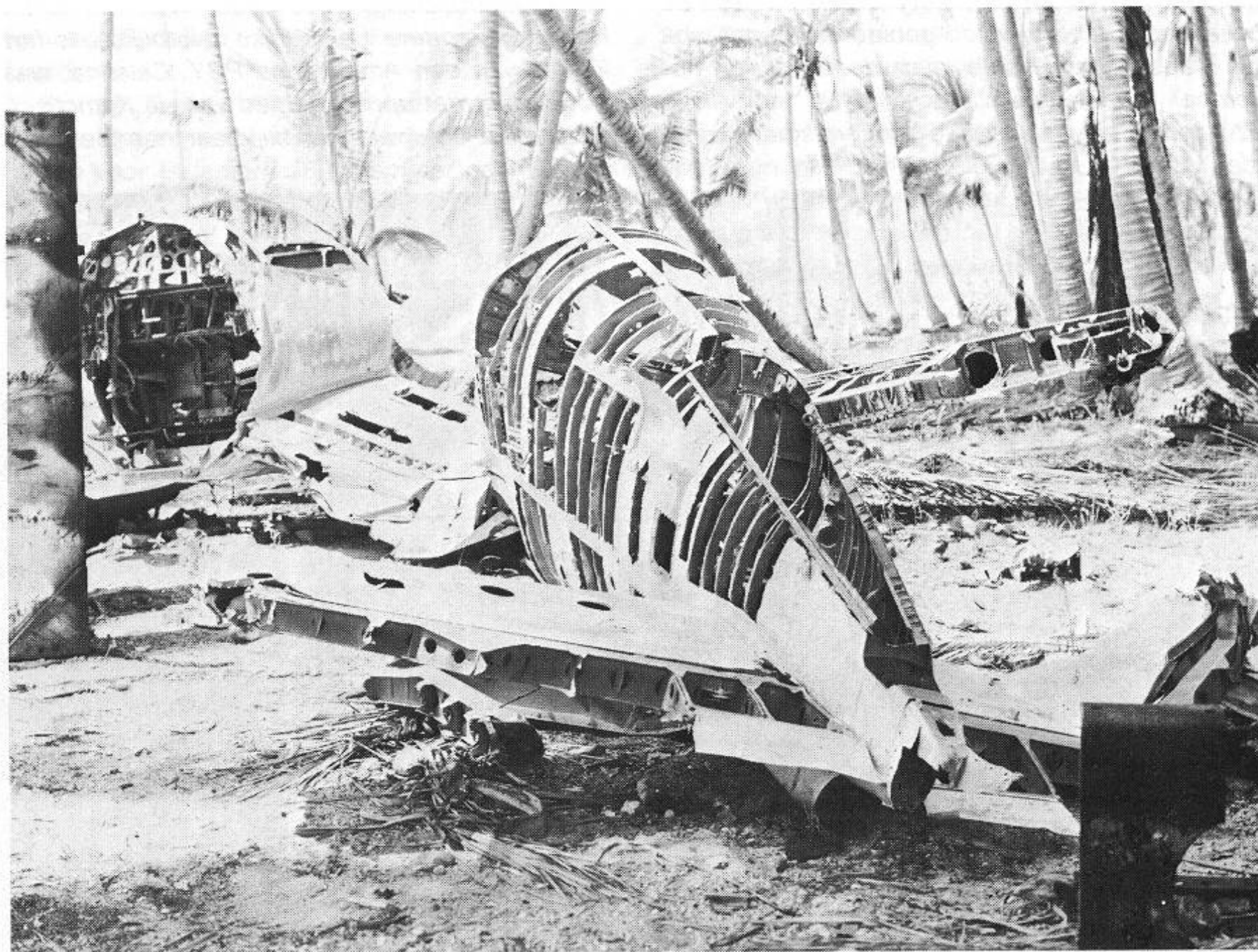
De Japanners beantwoordden de aanval met een hevig mitrailleurvuur. Er sneuvelde een marinier waarna kapitein Jones besloot dat hij het eiland eigenlijk helemaal niet hoefde te bestormen. Ze wachtten en voor in de middag van de 25e november kwam een eilandbewoner vertellen dat alle Japanners dood waren; veertien waren er door het vuur van de Nautilus gesneuveld, terwijl de overige Japanners zelfmoord hadden gepleegd.

De volgende dag arriveerde het 3e Bataljon van het 6e Regiment Mariniers van Tarawa waarna

men op het meest noordelijke eiland begon met de aanleg van het vliegveld.

Na mijn tocht naar Butaritari was Abemama het laatste eiland dat ik tijdens mijn drie weken durende tocht bezocht. Het 'Maanlichteiland' – het eiland staat bekend als het mooiste van de Gilbert-eilanden – was echter het minst interessant voor mijn doel. Dit was ook te verwachten aangezien er geen echte gevechten plaatsvonden toen de Amerikanen het eiland in november 1943 bezetten.

Hoewel Abemama eigenlijk als marinebasis nodig was, bleek het eiland later veel nuttiger als



Vlak achter de cockpit afgebroken en zonder motor en vleugel ligt hier het wrak van de Corsair van het 422e Mariniers Gevechtssquadron waarmee Ted Thurnau in februari vlak na het opstijgen neerstortte. De propeller ligt enkele meters verderop (Bartsch).

luchtmachtbasis. Een maand nadat de Amerikanen het eiland bezetten, lag er een 2400 meter lang vliegveld – O'Hare Field – gemaakt van koraal waarna de basis werd gebruikt voor bommenwerpers. Nu wordt nog slechts de helft van het vliegveld gebruikt als verbinding tussen Tarawa in het noorden en Tabiteuau in het zuiden voor een drietal vluchten per week door de Air Pacific.

Op O'Hare Field vond ik vrijwel geen sporen van de grote activiteit die hier tijdens de oorlog had geheerst. Ik vond echter tweeëneenhalve kilometer van het vliegveld, langs de stoffige weg bij het dorpje Tanimainiku, het wrak van een Corsair gevechtsvliegtuig, dat vlak achter de cockpit in tweeën was gebroken. De motor en een stuk van de linkervleugel waren verdwenen. De geschiedenis van dit vliegtuig was zeer moeilijk te achterhalen aangezien er geen gevechtssquadron van de marine op Abemama gelegerd was geweest en er bovendien geen identificatieplaatje op het vliegtuig te ontdekken viel. Het bleek echter het vliegtuig te zijn geweest van luitenant Ted Thurnau van het 442e Squadron van de marine die op 28 februari 1944, toen hij na een tussenlanding op Abemama op weg was naar Engebi op de Marshall-eilanden, verongelukte doordat de vleugel van zijn Corsair brak.

Behalve het wrak van de Corsair liggen er stukken van een of meer B-24 Liberators op Abemama verspreid over een groot gebied. Inclusief een vleugel en een motor in het dorpje Tabiang ten zuiden van het vliegveld, een vleugel in de buurt van de Corsair en een stuk van een romp een paar honderd meter langs de weg in de richting van Tanimainiku.



De overblijfselen van het radiostation (Bartsch).

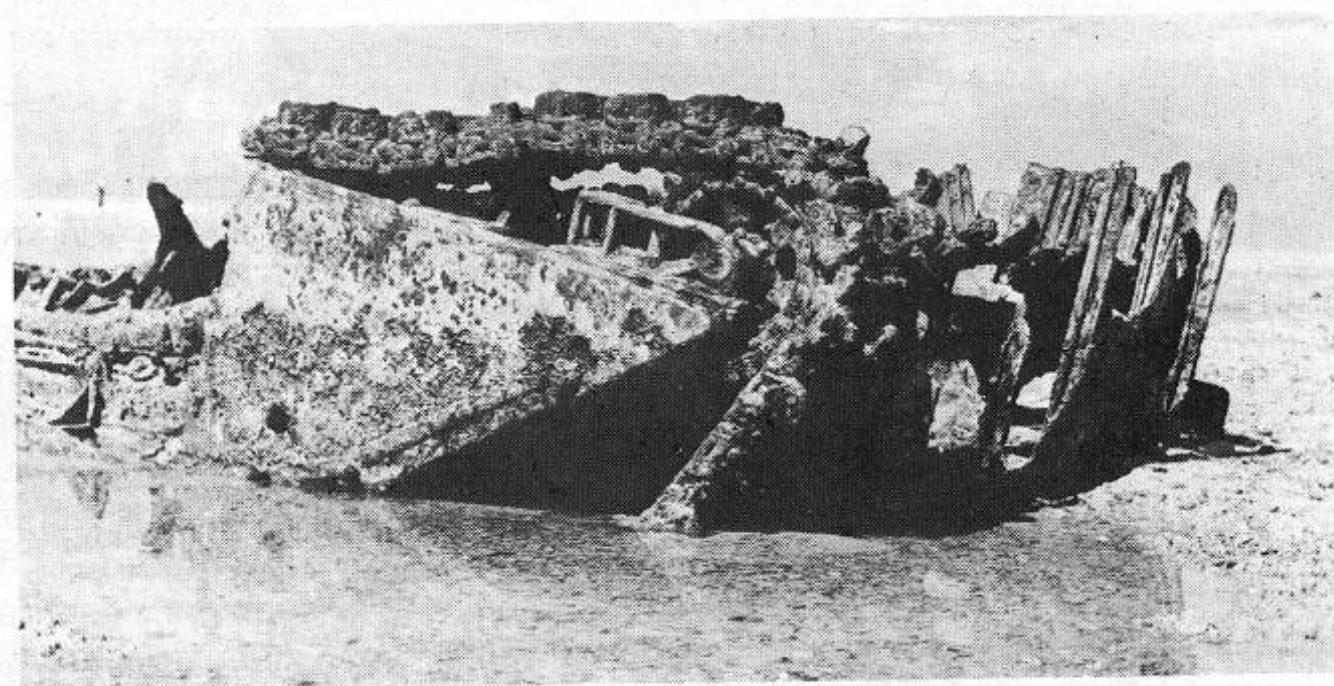
Voordat ik naar Abemama ging, had ik gehoord dat er op Abemama een ondergronds radiostation moest zijn geweest, maar de eilandbewoners antwoordden negatief op mijn vragen naar dit station. Ten slotte konden twee arbeiders van de Zevende Dags Advents Missiepost op het eiland mij vertellen waar het geweest was; als kinderen hadden ze daar dertig jaar eerder veel gespeeld. Het station bleek een slangvormige ruimte van golfplaten, bedekt met zand en struikgewas te zijn. Het was ongeveer 120 meter lang. Het stati-

on was op verschillende plaatsen ingestort maar toch konden wij het nog van binnen bekijken; er viel niets te zien!

Het radiostation was mijn laatste vondst geweest op mijn trip langs de Gilbert- en de Ellice-eilanden. Veel van mijn vondsten zijn al lang bekend, maar ik geloof dat mijn speurtocht de eerste systematische poging is geweest over al de zes atollen.



Boven: Vier maanden na de aanval op Betio liggen hier een Japanse type 95-tank en drie Amerikaanse amtracs uitgeschakeld op een van de landingsstranden (National Archives, Navy).



Links: De laatste rustplaats van deze type 95-tank is een zandbank aan de oceaanzijde voor Betio waar zij vanaf het eiland naartoe werd verplaatst. Boven: Alleen de typische rupsband maakt het mogelijk dit voertuig te identificeren als een van de 125 amtracs die werden gebruikt op Green Beach bij Temakin Point op Betio (Bartsch).

**'40~'45
TOEN & NU**

OORLOGSFILMS



DE SLAG OM MIDWAY

Het verhaal over de film 'De Slag om Midway' past uitstekend bij het thema van dit nummer van Toen & Nu.

Terwijl de film een nauwkeurig verslag is van de Slag om Midway, die op 4 juni 1942 begon, heeft de producer, in plaats van zich precies aan de feiten te houden, een fictieve 'Kapitein Matt Garth', gespeeld door Charles Heston, ten tonele gevoerd om wie het hele verhaal draait. Wij kunnen het de producer echter gedeeltelijk niet kwalijk nemen omdat Charles Heston eigenlijk in de oorlog ook als B-29 radiotelegrafist heeft geopeerd. Zoals de twee andere sterren ook veteranen uit de oorlog in de Pacific zijn: admiraal Chester W. Nimitz wordt gespeeld door Henry Fonda (die echt onder Nimitz heeft gediend op Guam) en Glen Ford die de rol van admiraal Raymond A. Spruance speelt.

Voor Glen Ford werd de klok tijdens de opnamen 30 jaar teruggedraaid aangezien zijn schip een deel vormde van Smaldeel 16 onder de echte admiraal Spruance. Ford maakte deel uit van de Kustwacht en was aan boord van een patrouilleboot die vooruitgeschoven lag, terwijl de rest van de vloot een hinderlaag legde voor de Japanse vloot. Later kwam hij bij de mariniers en nu is hij reserve-kapitein.

Verder werden er zeer bekende Amerikaanse acteurs uitgekozen voor de verschillende rollen zoals James Coburn als kapitein Vinton Maddox; Hal Holbrook als commodore Joseph Rochefort Jr.; Robert Mitchum als admiraal Carl Jessop en Robert Wagner als adjudant van admiraal Nimitz. Crocker (uit de serie Kojak) (Kevin Dobson) speelt de rol van vaandrig George Gay. Aan Japanse zijde speelt Toshiro Mifune de rol van admiraal Isoroku Yamamoto, terwijl James Shigeta de rol van vice-admiraal Chuichi Nagumo speelt.

De film is gebaseerd op het gelijknamige boek van Donald S. Sanford van uitgeverij Corgi hoewel de uitgeverij New English Library van de film



Uiterst boven: Een foto genomen tijdens de echte Japanse aanval op Midway in juni 1942 en boven: een scène van dezelfde aanval uit de film.

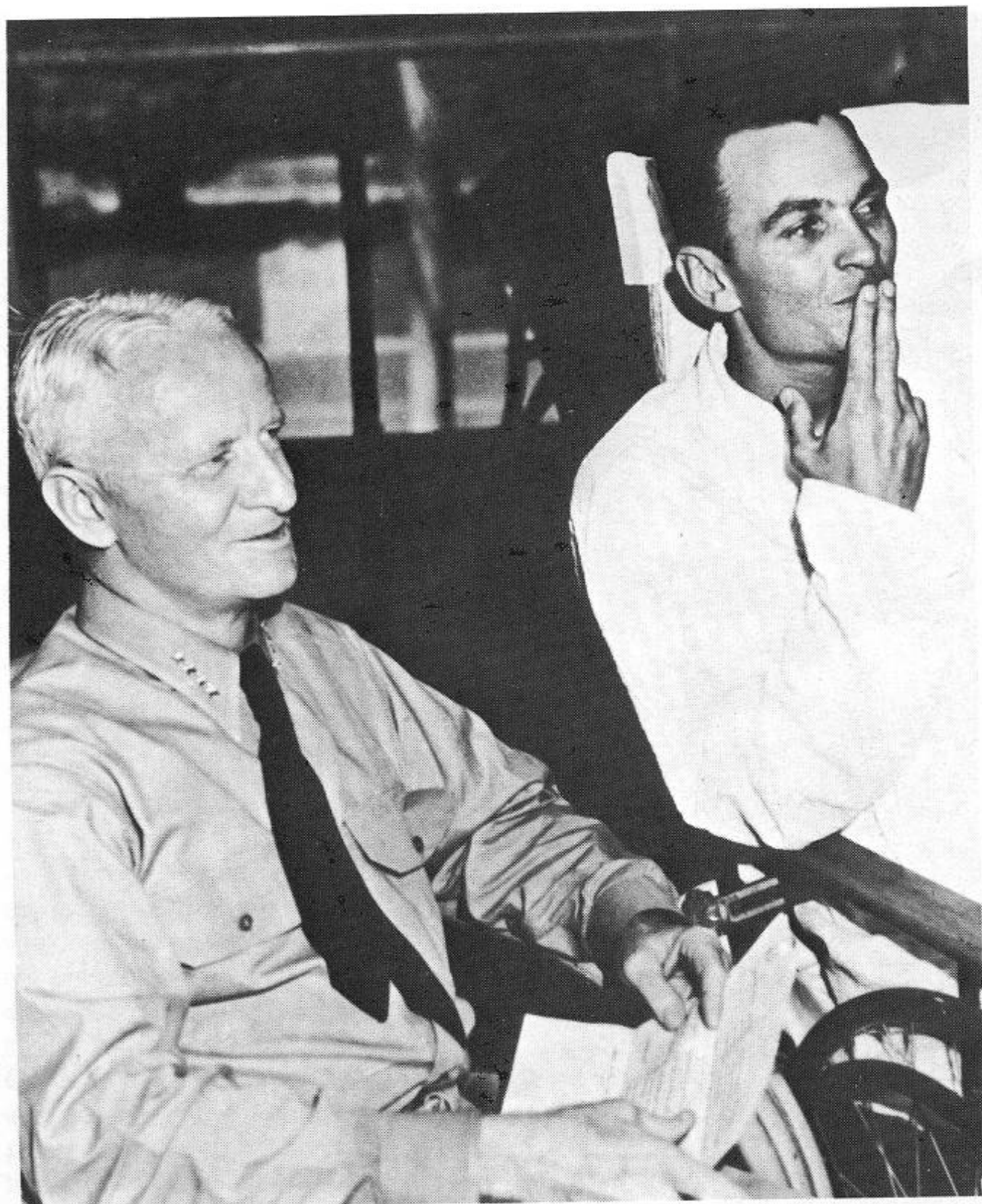
probeerde te profiteren door een paperback uit te brengen onder dezelfde titel van de hand van Peter C. Smith waarbij een filmscène voor de voorpagina werd gebruikt.

De openingsscène met de raid van de Doolittle B-25 bommenwerpers boven Japan is door het 'Sensurround' geluidssysteem bijzonder interessant maar mijn enthousiasme werd al snel getemperd door het gebruik van absoluut verkeerde voertuigen in de film.

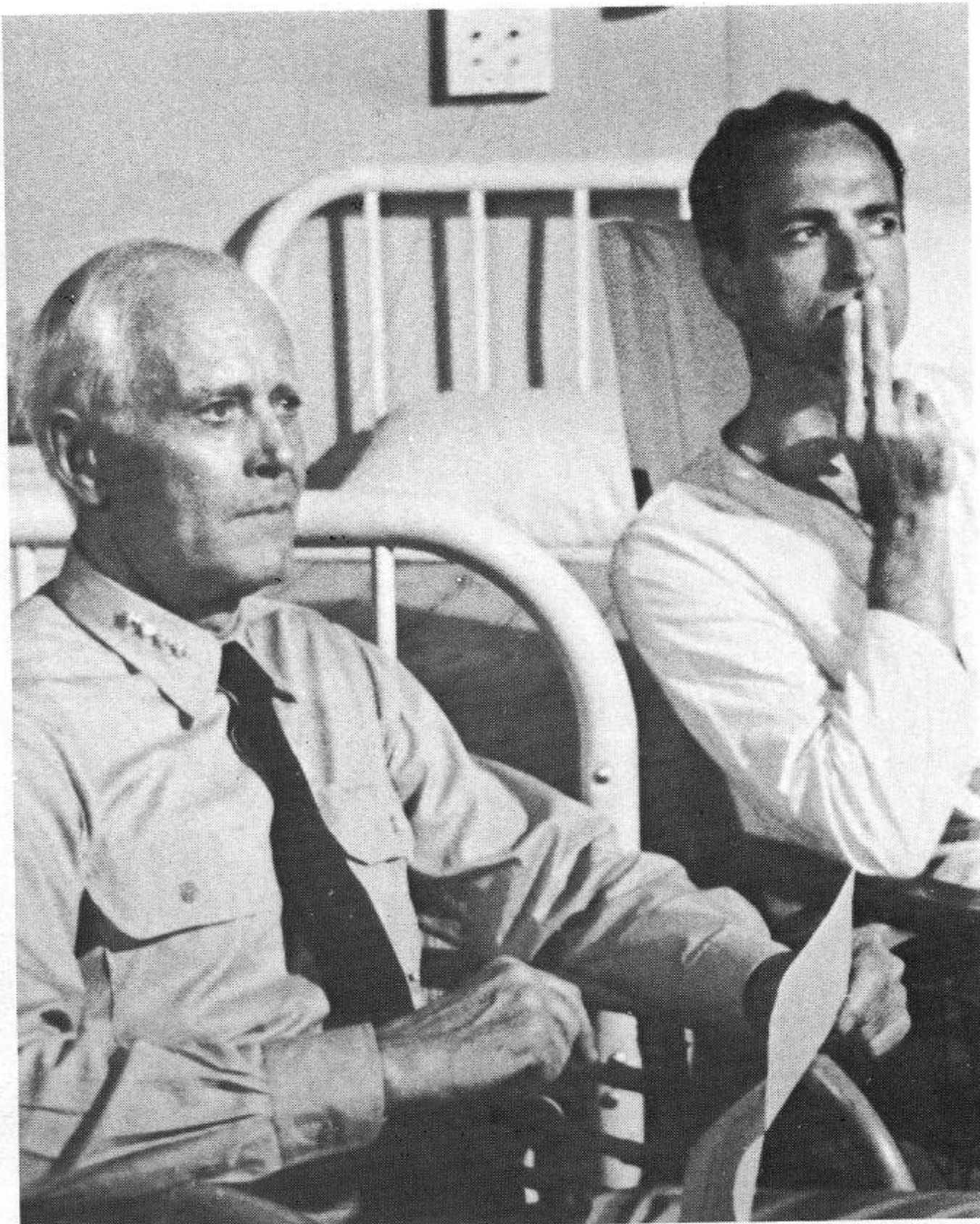
De rest van de film is ook vrij teleurstellend aangezien zowel vele grondscènes als scènes van luchtgevechten gewoon opnamen zijn die men uit de film 'Tora! Tora Tora!' heeft geknipt. Het is altijd

vervelend wanneer filmmaatschappijen de intelligentie van hun publiek onderschatten door te denken dat men deze scènes toch wel niet zal herkennen en zij bovendien bepaalde scènes gewoon gespiegeld opnemen. Men kan hetzelfde B-17-ongeluk op de startbaan zien; dezelfde explosie van de PBY Catalina en dezelfde opnamen van de van een vliegdekschip opstijgende vliegtuigen bij zonsondergang. Voor de uitgever en zijn zoon, die zaten te schudden in de bioscoopstoelen door het geluidssysteem, waren al deze zaken eenvoudig herkenbaar.

Regisseur Jack Smight stelt in zijn persbericht dat hun nieuwe film is gemaakt met behulp van au-



Een unieke Toen & Nu vergelijkende foto, genomen in de studio's van Universal tijdens de opnamen van 'De Slag om Midway'. Links: Een foto van Associated Press van admiraal Nimitz, commandant van de Amerikaanse vloot in de Pacific, met vaandrig George Gay, de enige overlevende van een groep van dertig officieren en manschappen van



het 8e Torpedosquadron dat de Japanse vloot aanviel, hier in het hospitaal in Pearl Harbor. Rechts: Henry Fonda (admiraal Nimitz) en Kevin 'Crocker' Dobson (Gay) reconstrueren hier voor de film de scène uit 1942.

thentieke gevechtsopnamen hoewel het gebruik van 35mm-camera's dit verhaal een beetje ongehoofdwaardig maakt. Een gevechtsfilm is altijd herkenbaar door de diepblauwe kleur. Misschien is dit voor het gewone publiek niet zo erg interessant, maar per slot van rekening is dit een tijdschrift voor enthousiastelingen en voor hen is dit wel belangrijk! Desondanks zijn deze opnamen door het 'Sensurround' geluidssysteem zeer spectaculair hoewel vele opnamen in de film tweevoudig en zelfs drievoudig worden afgedraaid. De 'crash' van de zoon van kapitein Garth op het dek is een zeer bekende opname die gemaakt werd tijdens de 'Slag om Leyte' in oktober 1944, waarbij zijn F6F Hellcat in tweeën breekt – de regisseur hoopt dan blijkbaar dat zijn publiek niet weet dat er bij de Slag om Midway alleen nog maar gebruik werd gemaakt van de F2 Buffalo en de F4F Wildcat. De Hellcat maakte haar eerste vlucht pas drie weken na de Slag om Midway!

'De Slag om Midway' werd opgenomen in een marine-opleidingskamp in Pensacola in Florida, in studio 22 van de Universal Studio's en andere locaties in Californië, zoals Fort MacArthur, de marinebasis Long Beach, Terminal-eiland, enz. De Lexington is het enige vliegdekschip uit W.O. II dat bij de Amerikaanse marine nog dienst doet. Zij werd op 26 september 1942 te water gelaten nadat de vierde Lexington tijdens de Slag in de Koraalzee op 8 mei 1942, een paar weken voor de Slag om Midway, tot zinken werd gebracht. Bij het eind van de oorlog claimde de Lexington dat zij schepen met een gezamenlijk tonnage van 900 000 tot zinken had gebracht en dat zij 850 vliegtuigen had neergehaald. Nu wordt zij als oefenschip gebruikt.

De vijftig man sterke filmploeg nam haar intrek op de Lexington omdat men van mening was dat het leven en werken aan boord van een dergelijk schip de sfeer van de film alleen maar ten goede zou komen. Vrijwilligers onder de normaal 1500 man sterke bemanning van het schip (in oorlogs-

tijd 2900) waren bereid hun snorren en baarden af te scheren om als figuranten te mogen optreden. Leeszaal nr: 1 werd in een kapperszaak omgetoverd en toen de 500 figuranten hier waren geweest, lag er een groot tapijt van haar.

De Lexington treedt op als de Yorktown en als de Enterprise, de twee vliegdekschepen van onderdeel 16 en 17 in de echte Slag om Midway waarbij de Yorktown door een gecombineerde torpedo- en luchtaanval op 17 juni 1942 tot zinken werd gebracht. Problemen met opnamen op een modern vliegdekschip zijn de moderne radarantennes en het speciale vliegdek en hoewel men stelt dat men zoveel mogelijk heeft geprobeerd dit weg te werken in de film, kan men bepaalde zaken toch duidelijk herkennen.

Hal Holbrook en Kevin 'Crocker' Dobson konden hun tegenhangers ontmoeten aangezien Joseph

Rochefort en George Gay een bezoek brachten tijdens de opnamen op de marinebasis op Terminal Eiland die diende als de basis op Pearl Harbor.

Tijdens de opnamen in de Universal Studio's ontmoetten de twee tegenover elkaar staande admiraals (die elkaar in werkelijkheid nooit hebben ontmoet elkaar in de personen van Henry Fonda en Toshiro Mifune. Nadat zij handen hadden geschud, cadeautjes hadden uitgewisseld en elkaar een foto met handtekening hadden gegeven, sprak Mifune de profetische woorden dat 'wanneer de twee admiraals elkaar in werkelijkheid zouden hebben ontmoet, er waarschijnlijk geen oorlog zou zijn gekomen.'

Onder: Acteurs die aan de film meewerkten, staan hier aan boord van de USS Lexington voor een Grumman F4F Wildcat.



'40~'45 TOEN & NU

GROTE NAMEN



Majoor Anthony Quale

In september 1939 was Anthony Quayle al tien jaar op het toneel en hij was bijna zesentwintig jaar. Hij had zojuist een tournee door het Middellandse Zeegebied met de groep Old Vic achter de rug en toen hij in Londen terugkwam, nam hij direct dienst bij de artillerie.

Binnen een paar dagen werd kanonnier Quayle naar een officiersopleiding in Plymouth gestuurd en later overgeplaatst naar Shoeburyness. Daar werd hij als 2e luitenant ingedeeld bij een territoriale eenheid, het Hampshire Heavy Regiment, dat de forten bemande rondom Spithead als onderdeel van de Britse kustverdediging. Vanwege de 'wekenlange, natte, koude, vervelende winter van 1940, waarin absoluut maar dan ook absoluut geen actie plaatsvond' besloot hij, wanneer die gelegenheid zich zou voordoen, te proberen een wat actievere rol te spelen. Toen er een oproep voor vrijwilligers voor Hong Kong werd gedaan, was hij de eerste die zijn naam liet noteren, maar aangezien hij vastzat op een fort dat geheel door water was omgeven, moest hij wachten tot de boot kwam. Helaas kwam die boot niet op tijd en viste hij achter het net toen hij in Woolwich aankwam. Vervolgens, in de lente van 1940, gaf hij zich op als vrijwilliger voor Gibraltar, waarvoor hij werd geaccepteerd.

Op het moment dat hij op weg was, viel Duitsland Frankrijk binnen en moest zijn schip versterkingen in Cherbourg aan land zetten. Op het moment dat de troepen ontscheept waren, kregen zij echter opdracht om weer aan boord te gaan en de tocht naar Gibraltar voort te zetten. Toen zij op de Rots gearriveerd waren, gingen er allerlei geruchten en onbeantwoorde vragen rond: zou Spanje zich in de oorlog storten; zouden de Duitsers vrije doorgang door Spanje krijgen of zouden zij Spanje moeten aanvallen? Luitenant Quayle kreeg het commando over een tweetal 6-ponders die opgesteld stonden op een pier bij de haven, een rol die erg veel leek op die, welke hij in Engeland had moeten spelen en die hij zo snel mogelijk had willen kwijtraken. Het enige verschil

was, zo herinnert hij zich, dat de bunkers hier vol kevers zaten.

De troepen die de vaste verdedigingen bemanden, waren gewone soldaten en van tijd tot tijd werden zij naar andere posities overgeplaatst. Toen Frankrijk capituleerde, kwam er een stroom van vluchtelingen uit Zuid-Frankrijk. Hij bracht een avond pratend door met Somerset Maugham op een kolenboot en hij herinnert zich ook nog goed de discipline van een Tsjechisch artillerieregiment dat zich via Polen en Frankrijk naar Gibraltar had teruggetrokken.

De gouverneur van Gibraltar was op dat moment generaal Sir Clive Liddell en nadat Frankrijk had gecapituleerd, arriveerde generaal Mason-Macfarlane, die zijn plaatsvervanger werd. Mason-Macfarlane was militair attaché in Berlijn geweest en hij had een plan gemaakt voor een aanslag op Hitler; hij vertelde dat hij vanuit zijn woning een goed uitzicht had op een straat waardoor Hitler vaak reed en vanwaaruit hij met een geweer eenvoudig kon worden vermoord. Hij had zelfs aangeboden om de aanslag zelf te plegen! Quayle vertelt dat het een 'tijger van een vent' was en hij zou hem goed leren kennen tijdens de veelvuldige inspecties die de generaal in de stellingen uitvoerde. Hij vertelt dat zijn relatie met 'Mason-Mac' een grote invloed op zijn leven heeft gehad. Toen generaal Mason-Macfarlane te weten kwam dat de jonge luitenant de acteur Quayle was, vroeg hij of Quayle niet iets kon organiseren in het garnizoentheater voor de ontspanning van de soldaten. Quayle vertelt dat de generaal behoorlijk onder de indruk moet zijn geweest van zijn capaciteiten omdat, toen de adjudant van de gouverneur werd overgeplaatst, hij hem voordroeg voor de opengevallen plaats. Quayle herinnert zich dat hij die baan met 'gemengde gevoelens' accepteerde, omdat hij niet zo erg gunstig over adjudanten dacht en hij ook niet goed wist wat er van hem werd verwacht. De volgende paar maanden verkeerde hij in een heel andere wereld en toen de gouverneur later terugkeerde naar Engeland, waar hij inspecteur-generaal Opleidingen werd, ging Quayle met hem mee.

Kort daarna gaf hij zich als vrijwilliger op voor de Speciale Troepen, de geheime organisatie die opgezet was om een verzetsbeweging op gang te brengen voor het geval de Duitsers een invasie in

Majoor Anthony Quayle, hier in de rol van majoor Franklin in 'De kanonnen van Navarone'.

Engeland zouden doen. Hij was inmiddels kapitein en hij werd officier van de Inlichtingendienst voor Northumberland hoewel op dat moment, eind 1941, de invasiedreiging eigenlijk al voorbij was.

Hun taak was ondergrondse schuilplaatsen te bouwen en de ondergrondse strijdmethoden te beoefenen. Vaak vormde hij zelf de prooi voor zijn 'partizanen' en hij herinnert zich een amusant voorval in een koude winternacht toen zijn auto een Duitse tank voorstelde. Hij gaf zijn mannen opdracht zijn voertuig ongezien te naderen en te vernietigen.

Het sneeuwde toen kapitein Quayle zijn chauffeur opdracht gaf te stoppen en, zoals een Duitse tankbemanning misschien zou reageren: hij stapte met zijn chauffeur uit om even een sigaretje te roken. Ze stampden op de grond om hun voeten warm te houden, keken af en toe naar de auto en moesten op die manier meer dan drie uur wachten. Uiteindelijk dacht hij dat de mannen (die eigenlijk mijnwerkers waren) hadden moeten overwerken en niet waren komen opdagen. Toen hij echter het portier van de auto opendeed, zag hij op de achterbank twee verzetsmensen die rustig een sigaretje zaten te roken. Een andere kerel kwam onder de auto uit gekropen; hij vertelde trots dat hij een kleefmijn onder de auto had aangebracht. Toen hij zich omdraaide, zag Quayle hoe de rest van de patrouille rond hen heen stond met de Stenguns in de aanslag. Ze hadden al twee uur lang vlakbij hen gezeten!

Een van zijn patrouilleleiders vertelde dat Quayle net zo geslepen was. 'Hij zou nooit door een deur naar binnen gaan, wanneer er ergens een raam openstond!' Tijdens een andere oefening, waarbij Quayle samen met een springstoffenexpert in het holst van de nacht de 51e Highland Divisie moest aanvallen, drongen zij het landhuis binnen waar het bataljonshoofdkwartier was gevestigd. Nadat zij donderslagen, voorzien van tijdonsteking met verschillende intervallen, hadden verstopt, kropen zij weer naar buiten om in een bosje rhododendrons het effect van hun actie af te wachten. Toen de explosies achter elkaar door

het huis galmden, hoorden zij tot hun vreugde hele series Schotse vloeken en scheldwoorden. Maar toen de voordeur openging, bevroor de lach op hun gezicht aangezien zij een stem hoorden schreeuwen: 'Schiet die schooiers neer', een geluid dat vergezeld ging van het klikken van veiligheidsballen.

De training van kapitein Quayle in de Britse verzetsbeweging zou hem later in de oorlog, zoals wij zullen zien, goed van pas komen; het volgende verhaal illustreert dit:

'Tijdens een gevechtscursus in Coleshill vertelde men ons dat wij een bos moesten besluipen waarin men wat stukken metaal had gestopt die tanks moesten voorstellen. Die moesten wij zogenaamd opblazen. Ik herinner mij dat ik in het holst van de nacht door een veld tijgerde dat net geploegd was. Aan het eind van het veld lag nog een stuk gras tot aan de bosrand dat de boer nog niet had omgeploegd. Er liepen wat opleidingsmensen rond die een Duitse patrouille moesten voorstellen. Ze kwamen regelmatig langs maar ook onregelmatig.

Ik sloop door een greppel langzaam in de richting van het bos, ik had een spijkerbroek aan en was volledig met modder bedekt. Ik had het koud, voelde me ellendig en zag er net zo donker uit als het omgeploegde veld. 'Nou', dacht ik, 'ik zal nu die grasstrook maar oversteken voordat die patrouille weer langskomt.

Op datzelfde moment hoorde ik echter weer iemand komen. Hij kwam dwars door het bos, in plaats van, zoals hij eerder had gedaan, eromheen te lopen. Ik bleef doodstil liggen. Mijn handen lagen echter al op het stuk gras. Bruin en modderig, maar ze lagen al op het smalle stukje gras waarover de wachtpost liep. Hij liep zo dicht langs mijn handen heen – hij moet een centimeter naast mijn handen gestapt zijn – dat ik de modderige grond onder zijn voeten voelde meegeven. Hij liep verder: ik bleef nog even liggen, kroop toen het bos in en bevestigde mijn lading aan het doel, waarna ik mij weer terugtrok.

Hij zag mij niet en later vroeg ik hem: 'Maakte je een grapje door zo langs mij heen te lopen? Of heb je me echt niet gezien?' En die kerel antwoordde: 'Ik heb helemaal niemand gezien!'

Toen hij met verlof was in Londen, ontmoette hij toevallig generaal Mason-Macfarlane, die na zijn aflossing als hoofd van de Britse Militaire Missie in Moskou, naar Gibraltar was gezonden om twee dagen later de taak van gouverneur over te nemen. Hij zei dat hij Quayle als zijn militaire assistent wilde meenemen en dat die zijn vertrek maar snel moest regelen. Hoewel hij een fijn jaar achter de rug had, was de invasiedreiging eigenlijk niet meer aanwezig en Quayle dacht dat dienst op Gibraltar eigenlijk best een stuk interessanter zou kunnen zijn. Het was 1942 en met de operatie Torch in het vooruitzicht vormde Gibraltar een springplank voor de invasie in Noord-Afrika.

Toen zij in Gibraltar arriveerden, wemelde het er van genisten die bezig waren van Gibraltar een gigantisch fort te maken. Iedereen was ervan overtuigd dat door de uitgestrekte ondergrondse voorzieningen en de enorme voorraden Gibraltar elke aanval zou kunnen weerstaan. Quayle vertelt glimlachend dat toen zij na de oorlog de Duitse plannen voor de verovering van Gibraltar bestudeerden, zij tot de conclusie moesten komen dat de Duitsers na drie dagen de zaak al zouden hebben veroverd.

Als onderdeel van de noodzakelijke inlichtingen die moesten worden vergaard over de mogelijke bedoelingen van de Spanjaarden, bracht majoor Quayle, hij was inmiddels bevorderd, verschillende bezoeken in burgerkleden aan Spanje. Daar ontmoette hij in de Spaanse garnizoenen belangrijke mensen. Het stelde zoals hij zegt, niet zoveel voor, maar toch kreeg hij nuttige informatie.

Dit was een enorm interessante periode in de oorlogscarrière van Quayle aangezien hij hier de gelegenheid had alle topmensen te ontmoeten die Gibraltar bezochten of aandeden. Gibraltar



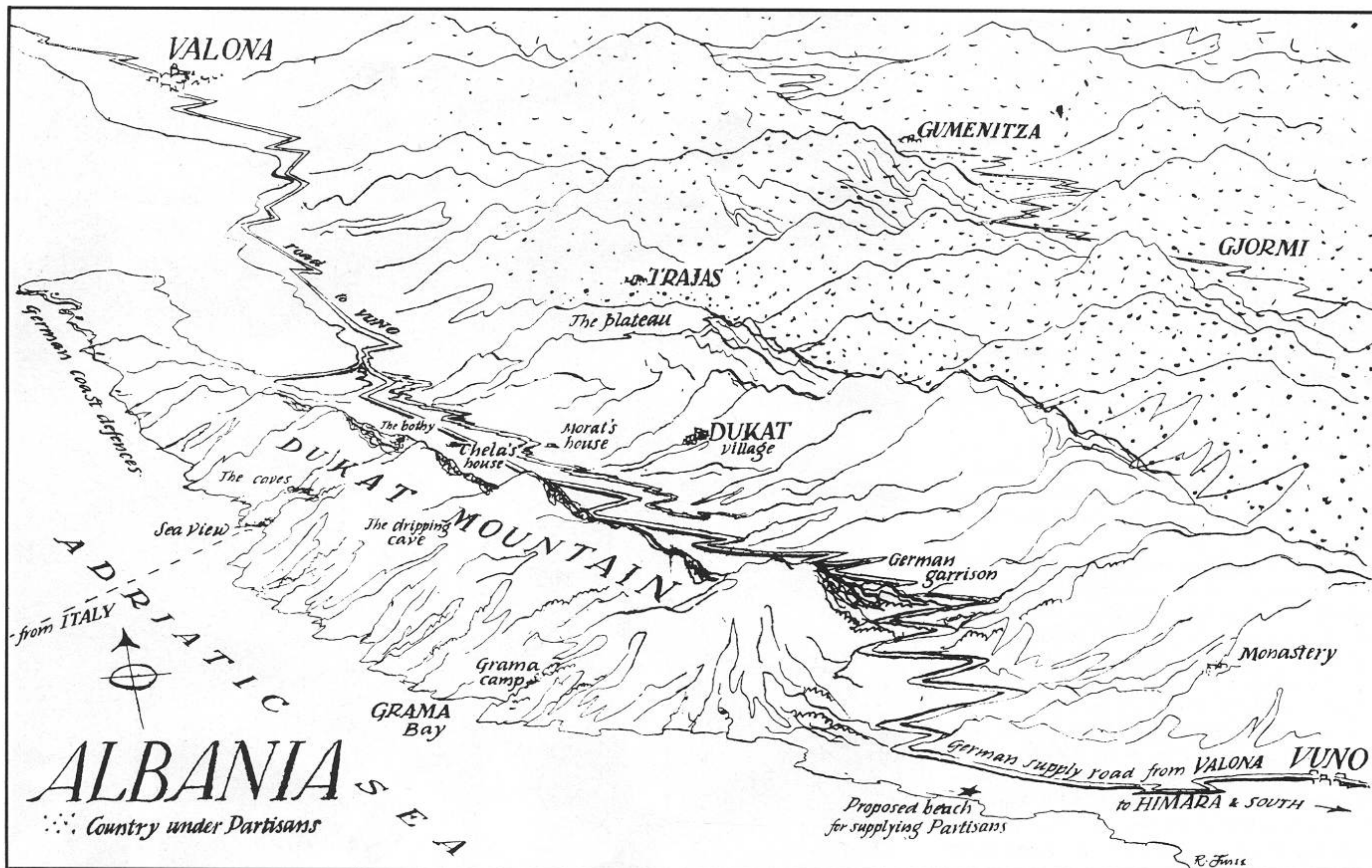
Boven: De militaire adviseurs van de gouverneur van Gibraltar. Achteraan van links naar rechts: majoor Anthony Quayle, squadronleider Ken Gatwood, kapitein David Woodford. Voorgrond van links naar rechts: majoor Capurro, generaal Mason-Macfarlane, de gouverneur, en commodore Brown.

vormde de basis voor generaal Eisenhower voor de operatie Torch en Quayle herinnert zich nog goed hoe groot de paniek was toen het vliegtuig waarmee een marine-officier, J. H. Turner, op Gibraltar zou aankomen, niet arriveerde. Turner had een brief bij zich voor generaal Mason-Macfarlane waarin in klare taal, de geplande datum voor de invasie werd genoemd. Uit Londen kwam de opdracht dat het lijk ten koste van alles moest worden gevonden en dat de brief ongeopend weer terug moest komen in Londen. Toen men ontdekte dat zijn lijk in Cadiz was aangespoeld, waardoor de brief mogelijk in Duitse handen zou kunnen komen, kreeg Quayle opdracht om samen met een aantal mannen het lichaam te bergen. De vliegeroverall van Turner bleek nog niet eens te zijn opengemaakt, vertelt Quayle, omdat de ritssluiting nog onder het zand zat. Quayle gelooft dat deze gebeurtenis mogelijk voor de Inlichtingendienst aanleiding is geweest om een paar maanden later een zelfde ongeluk te simuleren waarbij tijdens de operatie Mincemeat valse documenten werden gebruikt. Een actie die beter bekend is onder de naam 'De man die nooit bestond'.

Quayle herinnert zich duidelijk zijn eerste ontmoeting met Winston Churchill toen hij hem alleen ging afhalen van de landingsstrip om hem naar het Gouverneurshuis te brengen. 'Jongeman', zei Churchill onderweg in de auto, 'ben jij bereid om je huid zo duur mogelijk te verkopen? Je weet dat deze rots nog zeer dramatische momenten zal meemaken!' Al deze topmannen aan het werk te zien – Marshall, De Gaulle,



Majoor Quayle, hier gefotografeerd in Kairo tijdens zijn opleiding voor het opereren achter de vijandelijke linies.



Eisenhower, Churchill, Eden en vele anderen – betekende een grote ervaring voor de jonge majoor.

Toen kwam in juli 1943 het fatale bezoek aan Gibraltar van de Poolse generaal Sikorski die uit Kairo kwam. Majoor Quayle was belast met de ontvangst van de generaal en hij herinnert zich de verbazing alom toen uit Londen het bericht kwam dat de Russische ambassadeur, Ivan Maisky, tegelijkertijd in het paleis van de gouverneur aanwezig zou zijn. Zoals generaal Mason-Macfarlane opmerkte: 'Whitehall had, zoals gebruikelijk, weer eens geblunderd.'

Na deze blunder van Whitehall, waarbij men voortdurend probeerde de twee partijen uit elkaar te houden, was majoor Quayle een van de mannen die op de avond van 4 juli op het vliegveld aanwezig waren om afscheid te nemen van generaal Sikorski. Het toestel van de generaal – een Liberator – stortte vlak na het opstijgen in zee.

De derde fase van de oorlogscarrière van majoor Quayle begon later dat jaar, 1943, in Kairo. De Special Operations Executive (SOE) wilde mannen per parachute in de Balkan droppen om daar bases te vestigen en contact te maken met de partizanen om hun wapens en uitrusting te geven. Quayle kende Griekenland en hij gaf zich vrijwillig op voor dat land. De Griekse burgeroorlog veranderde de situatie echter en toen suggereerde men dat hij misschien liever achter de Japanse linies zou willen worden gedropt. Quayle geeft toe dat hij weinig heil zag in een heldenrol in het Verre Oosten en hij koos voor Albanië.

Anthony Quayle heeft zijn ervaringen in de SOE uitvoerig in zijn in 1945 gepubliceerde boek 'Eight Hours from England' geschreven. Bescheiden laat hij in zijn roman een 'John Overton' de hoofdrol spelen hoewel hij in feite zelf de hoofdpersoon is.

Na een parachutisten- en een springstoffenopleiding was hij klaar voor zijn reis. Toen hij echter op het punt stond om te worden gedropt, kwam er een kink in de kabel. In plaats van per parachute te landen moest hij met een klein vissersbootje, de Sea Maid, vanuit Brindisi in Italië naar Albanië varen. Hij moest in een gebied ten zuiden van de

haven van Valona een kleine geallieerde basis runnen in een grot een paar kilometer ten zuiden van de stad. De basis van 'Sea View' gedoopt.

De SOE-mannen werden met uniformen uitgezonden – in de ijdele hoop dat zij bij gevangenneming niet als spionnen zouden worden geëxecuteerd – het duurde echter nooit lang tot hun kleding er net zo haveloos uitzag als die van de plaatselijke bewoners. De opdracht die Quayle had gekregen, was tamelijk tegenstrijdig; het uitvoeren van verkenningen waarbij hij zo weinig mogelijk moest opvallen maar tevens om Duitsers aan te vallen en de partizanen te helpen wat dus volkomen in tegenspraak met zijn eerste opdracht was. Op oudejaarsavond 1943 ging hij op weg naar 'Sea View'. Toen zij de kust naderden, zonden zij hun afgesproken lichtsignaal uit. Het waren angstige momenten tot uiteindelijk het antwoord kwam en de Sea Maid stopte. Uit de duisternis kwam een klein canvas bootje naar het schip en Quayle werd door zijn contactman in Albanië verwelkomd.

Quayle trof een zeer gecompliceerde situatie aan. Communistische partizanen bevochten de Duitsers met geallieerde wapens. Ze waren echter ook in strijd gewikkeld met hun politieke opposanten – de rechtse Balli Kanbetar. Het valt moeilijk te bepalen wie wie nu eerst aanviel, maar het land verkeerde op het randje van een burgeroorlog. De aanhangers van de Balli-partij werkten samen met de Geallieerden door hen niet te verraden en hun inlichtingen te geven, maar zij weigerden de Duitsers aan te vallen, bevreesd als zij waren dat die hun dorpen zouden vernietigen en zij daardoor ook niet meer in staat zouden zijn het hoofd te bieden aan de partizanen. Zij wisten dat zij hun eigen oorlog tegen de communisten moesten uitvechten wanneer de Geallieerden de oorlog tegen de Duitsers hadden gewonnen. Daar stond tegenover dat de communisten terecht wapens vroegen en kregen om hen in hun strijd tegen de Duitsers te ondersteunen. De rechtervleugel kreeg van hen de rol van 'collaborateurs' toebedeeld.

Een van de eerste dingen die Quayle deed, was een tweede vluchtkamp aan te leggen, voor het geval 'Sea View' ooit zou worden aangevallen en

Een tekening uit het boek van Anthony Quayle

met behulp van plaatselijke gidsen koos hij een plek ten zuiden van Grama uit. Dat was maar goed ook omdat kort daarna 'Sea View' een soort van toevluchtsoord werd voor Italiaanse soldaten die aan de Duitsers probeerden te ontkomen nadat Italië drie maanden eerder een wapenstilstand met de Geallieerden had gesloten. Meer dan 40 000 Italianen waren al naar Duitsland gedeporteerd.

Binnen een paar dagen had Quayle contact gemaakt met de politieke commissaris van de 5e Partizanenbrigade, Besnik (nu de Albanese minister van Binnenlandse Zaken Hysin Kapo) om te proberen met de twee partijen om de tafel te gaan zitten en op die manier de dreiging van een burgeroorlog weg te nemen en de twee tegenstanders samen tegen de Duitsers te laten opere-



Anthony Quayle heeft zelf achter op deze foto geschreven: 'Bij de partizanen in Albanië, januari 1944. De Duitsers zitten ons op de hielen, vandaar mijn bezorgde uitdrukking.'

ren. De communisten wensten meer wapens maar aangezien zij bezwaar hadden tegen ontschepping van de wapens bij 'Sea View', dat in een Balli-gebied lag, stelden zij voor dat de dropping op een door hen gecontroleerd strand meer naar het zuiden bij Vuno moest gebeuren. Nadat hij het strand had gekeurd en goed bevonden, besloot Quayle terug te gaan naar het hoofdkwartier van de 5e Brigade om de aankomst van de wapens en de uitrusting te regelen. Op de terugweg, dwars door de bergen, moesten zij hals over kop een dorpje verlaten waar zij de nacht doorbrachten omdat er een Duits konvooi in aantocht was. Nauwelijks aan gevangenneming ontsnapt, moesten de mannen de nacht in de bergen doorbrengen. Op het moment dat de plannen voor de dropping van de wapens waren uitgewerkt, kwam het nieuws dat de Duitsers in de streek van Vuno waren aangekomen en een compagnie soldaten hadden gelegerd in het dorpje Dukat, dat op de route naar het hoofdkwartier van de 5e Brigade lag. Vervolgens arriveerde op 10 februari een van de Balli-mensen buiten adem in het kamp in Grama met het nieuws dat de Duitsers in aantocht waren en dat zij direct moesten vertrekken. Iedereen nam mee wat hij mee kon nemen.

'We begonnen te klimmen', schreef Quayle in zijn boek. 'Toen wij uiteindelijk boven waren, keek een Amerikaanse sergeant die achter mij klom, achterom. Plofeling begon hij te schreeuwen. 'Daar zijn ze! Ik zie ze! Ik heb ze gezien!' 'Waar Butch?' vroeg ik, achterom kijkend. 'Ze komen het kamp binnen', antwoordde hij. 'Ik zag ze achter een rots wegduiken.'

Terwijl ik verder klom dacht ik: Dit is het einde. Ik heb me vaak afgevraagd hoe dat zou zijn. Nu weet ik het. Elk moment kan er een kogel in mij ploffen terwijl mijn lichaam dan machteloos langs de helling op het strand zal storten.

Ik dacht er niet aan dat het kon gebeuren, nee, ik wist dat ik zou sneuvelen. Ik was er zo van overtuigd dat ik mij afvroeg waarom ik mij eigenlijk zo druk maakte. Waarom zou ik mijzelf zo uitputten wanneer de dood mij zo snel zou achterhalen? Ik had het gevoel alsof ik aan een of ander ritueel bezig was; ik voelde mij verplicht om de scène tot aan het einde toe uit te spelen. Daarom klom ik zo snel als mijn pijnlijke armen en benen het toelieten verder naar boven.

Toen de volgende morgen bleek dat zij niet werden achtervolgd, besloot Quayle dat zij zouden terugkeren naar het kamp, dat verlaten beneden hen lag. Daar ontdekten ze de waarheid: het was een vals alarm geweest en in hun afwezigheid was het kamp geplunderd.

Hierna arriveerden er steeds meer Italianen die zo langzamerhand de plaats van het kamp kenden, in de hoop dat zij naar Italië zouden kunnen oversteken. Het was nu hartje winter en Quayle herinnert zich de diepe sneeuw op de heuvels maar vooral de constante regen, regen en nog eens regen. De gevechten tussen de rechter- en de linkervleugel van de partizanen duurden onverminderd voort en het leek een hopeloze taak om tot een gezamenlijke actie tegen de Duitsers te komen. Quayle voelde zich gefrustreerd omdat hij niets had bereikt; in de tussentijd gingen de Albaniërs door met elkaar uit te roeien.

Er kwam een betrouwbaar bericht dat een Duitse patrouille het kamp naderde en wederom moesten ze alles inpakken en vertrekken. Toen de geallieerde officieren vermoeid over de rotsen en kloven klommen in het miserabele weer, waren ze zeer gedeprimeerd nu ze voor de tweede keer werden opgejaagd. Ze slaagden er in een nieuwe schuilplaats te vinden in een grot hoog in de bergen hoewel het voortdurende neerdruipe water hun stemming er niet beter op maakte.

En zo ging het verder, dag na dag, van de ene berg naar de andere, praten, vergaderen met partizanengroepen, smeken en dreigen; alles om te proberen de verschillende groepen gecombineerd te laten opereren tegen de Duitsers, die nu vanuit Griekenland naar het noorden terugtrok-



Boven: Majoor Anthony Quayle als echte SOE-agent in de besneeuwde bergen van Albanië. Rechts: Niet half zo realistisch gekleed speelt hij hier de rol van een van de agenten in 'De kanonnen van Navarone'.

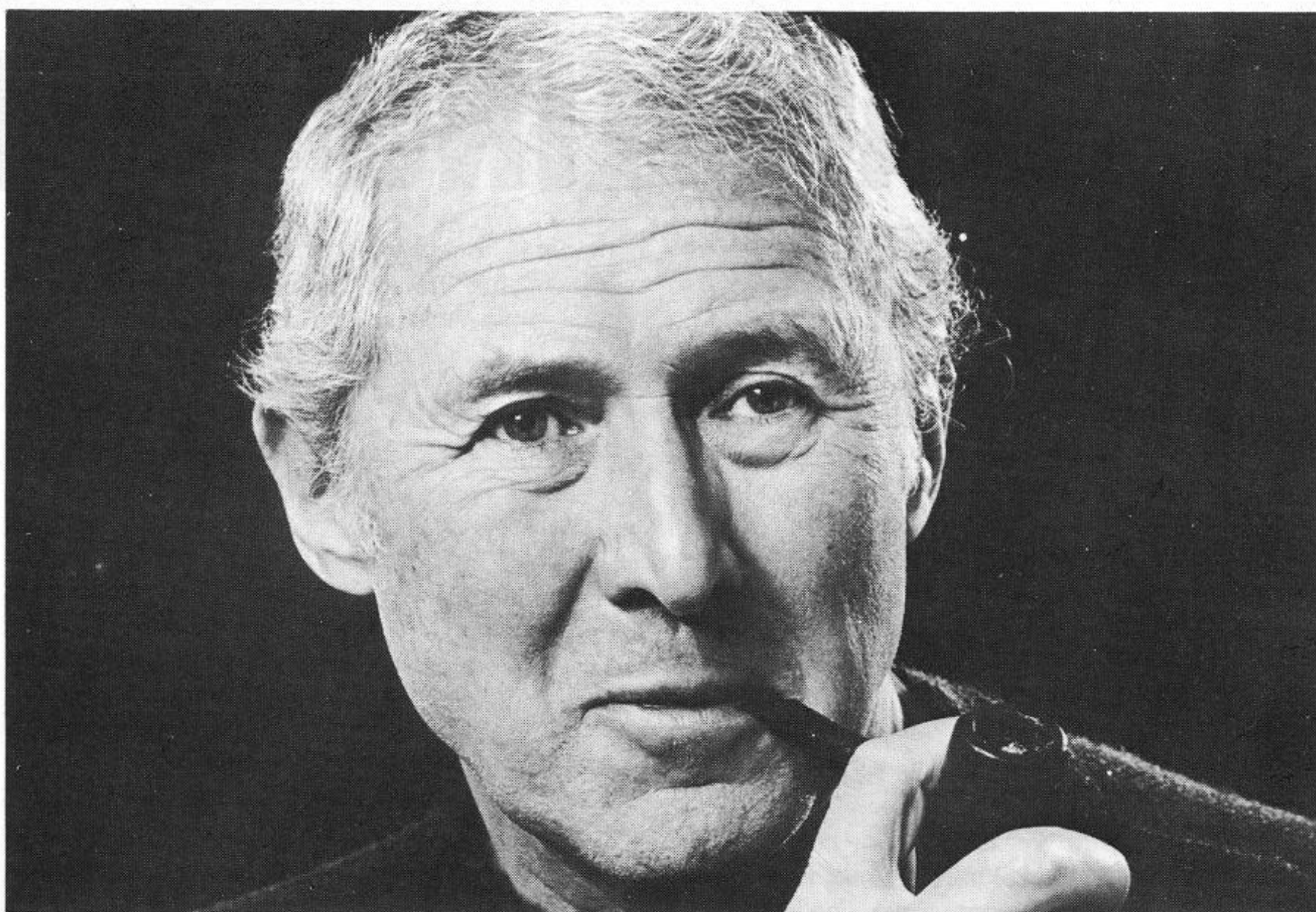


ken. De Albaniërs waren alleen maar bereid voor hen te werken, hen te begeleiden of hen te verschuilen als daar geld tegenover stond en dit kregen zij in de vorm van gouden sovereigns – tot het moment dat alle gouden munten, 800, werden gestolen.

Na weken van ontbering in de bergen kreeg Quayle malaria en hij moest over de Adriatische Zee naar Italië worden geëvacueerd. Na een maand in het ziekenhuis, was hij zo ver hersteld dat hij terug kon om zijn eenheid te evacueren. Het waren angstige maanden geweest en hoewel zij weinig directe acties hadden gevoerd, hadden

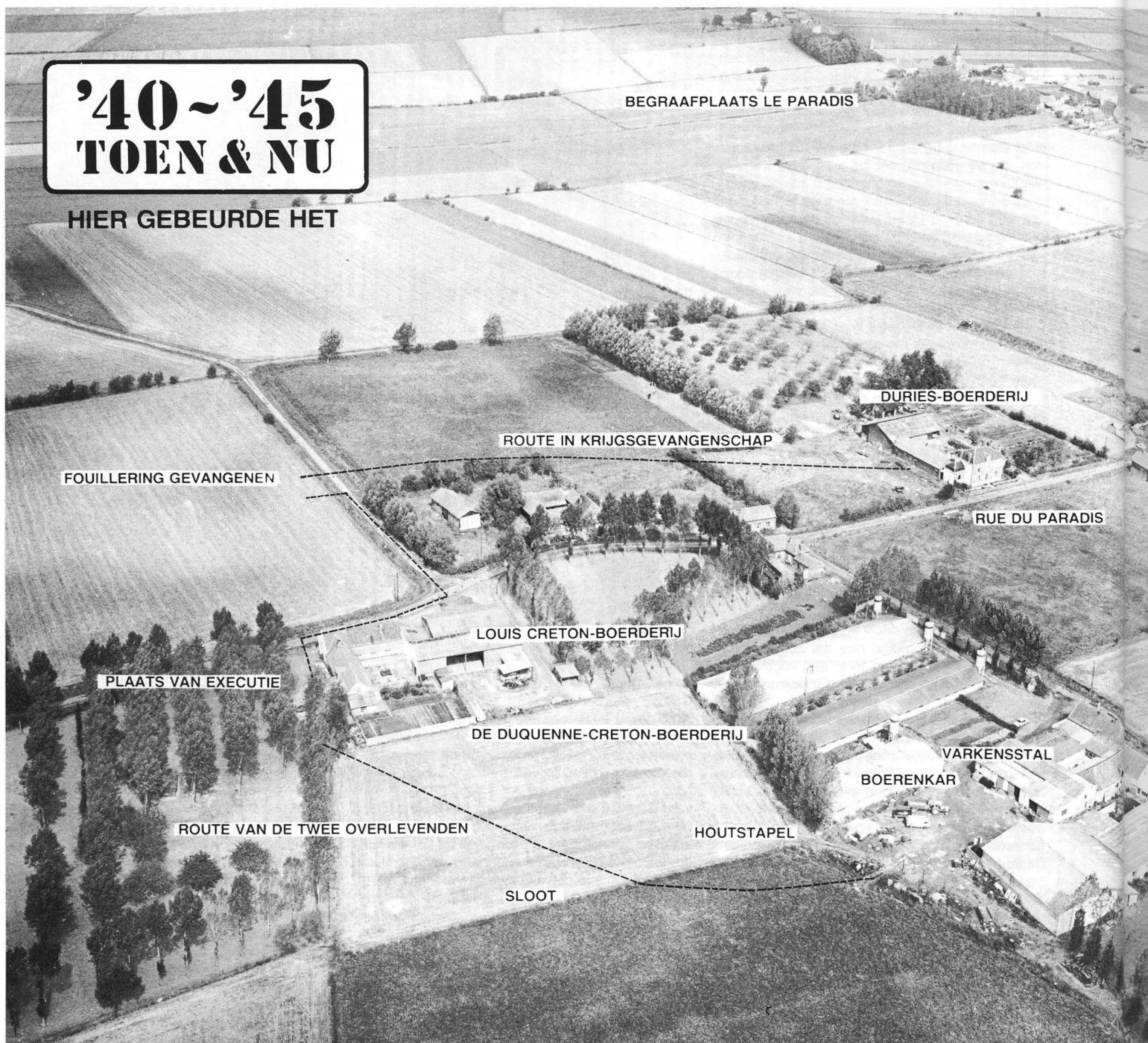
zij een hele Duitse brigade beziggehouden die hen voortdurend op de hielen had gezeten.

Zeventien jaar later, toen hij nadat hij in 1945 was gedemobiliseerd, zijn acteursloopbaan weer opnam, speelde hij een hoofdrol in een gedenkwaardige film die hem zeker aan die tijd moet hebben herinnerd – 'De kanonnen van Navarone' – De moeilijke tocht met een vissersboot, de beklimming van de rotsen, de kleine eenheid die onder moeilijke omstandigheden een Duits doel in de Balkan moest aanvallen – majoor Anthony Quayle moet ongetwijfeld aan zijn tijd in Albanië hebben teruggedacht



**'40~'45
TOEN & NU**

HIER GEBEURDE HET



DE SLACHTING IN LE PARADIS

In de laatste week van mei 1940 trok het Engelse leger onder de zware druk van het succesvolle Duitse leger terug in de richting van Duinkerken. Op 25 mei had een aantal mannen van het 2e Bataljon van het Royal Norfolkregiment zich op de noordelijke oever van het La Basse-kanaal ingegraven om een achterhoedegevecht tegen de Duitse SS-Totenkopfdivisie te voeren. De Inlichtingendienst van de divisie had gerapporteerd dat zij tegenover Britse elitetroepen stonden die de opdracht hadden de Duitse opmars zo lang mogelijk tegen te houden. Het 2e Infanterieregiment onder commando van Standartenführer Bertling, kreeg als doel de kleine dorpjes Le Cornet Malo en Le Paradis, respectievelijk twee en vijf kilometer verwijderd van de noordelijke oever van het kanaal.

Le Cornet Malo werd verdedigd door de A-compagnie van het 22 Norfolk bataljon met links van hen de D- en de B-compagnie, en de C-

compagnie rechts van hen. Op 26 mei om 03.00 uur was het bataljonshoofdkwartier gevestigd achter deze linie in de Duries-boerderij, vijfhonderd meter ten westen van de viersprong in Le Paradis. Een half uur later zetten de Duitsers een krachtige aanval in tegen de B-compagnie in Le Cornet Malo waarbij hevige huis-tot-huisgevechten plaatsvonden. Vroeg in de morgen meldde zowel de A- als de B-compagnie dat zij zware verliezen hadden geleden, maar 's middags kregen zij opdracht hun posities tot de laatste man te verdedigen.

Hoewel de zaken er voor de Norfolks dus niet zo rooskleurig voorstonden, had ook het Totenkopregiment zware verliezen geleden. Het 3e Infanterieregiment, onder leiding van Standartenführer Götze, had de noordzijde van het kanaal betrekkelijk eenvoudig bezet maar het vooruitgeschoven hoofdkwartier van de SS kreeg via de radio meldingen van het 2e Infanterieregiment dat men

op hevige tegenstand bij Le Cornet Malo was gestuit en dat met name het 1e Bataljon zware verliezen had geleden. De SS-divisiecommandant gaf opdracht dat Le Cornet Malo en Le Paradis moesten worden veroverd omdat anders de flank van het 3e Infanterieregiment zou kunnen worden bedreigd.

Op 27 mei om 03.30 uur barstte er een hevige Duitse beschieting los, gevolgd door een gecombineerde infanterie- en tankaanval op de restanten van de B-compagnie in Le Cornet Malo. De andere Norfolkcompagnieën werden eveneens onder druk gezet en van de 184 man sterke A-compagnie slaagden slechts een luitenant en zes mannen erin het bataljonshoofdkwartier te bereiken.

Na de verovering van Le Cornet Malo verplaatste de SS zijn hoofdkwartier naar het dorpje om de uiteindelijke aanval op Le Paradis te kunnen leiden. Het was vlak, open land met hier en daar



een gebouw en de overgebleven mannen van het Norfolkregiment maakten zich klaar voor een laatste verdediging rondom de Duries-boerderij. Tegenover hen stond het 2e Infanterieregiment met het 1e Bataljon op de rechterflank, het 2e Bataljon in het centrum (dit bataljon had zijn commandant en al zijn compagniescommandanten verloren) en het 3e Bataljon op de linkerflank. Majoor Lisle Ryder plaatste zijn mannen rond de bijgebouwen en in de boerderij zelf. In de kelder probeerde een telegrafist in contact te blijven met de verschillende compagnieën; de D-compagnie meldde dat er nog maar een officier en zes mannen over waren terwijl de C-compagnie via de telefoon meldde dat ze werden omsingeld.

Langzaam maar zeker rukten de Duitsers onder dekking van mortiervuur en het vuur van kleine wapens op in de richting van het bataljonshoofdkwartier. Majoor Ryder probeerde via de radio artilleriesteun aan te vragen, maar men zei dat die niet beschikbaar was. Het 1e Bataljon van het 2e Infanterieregiment moest in Le Paradis versterking van het 3e Regiment aanvragen om de verdediging in het dorp zelf te kunnen breken. Hoewel majoor Ryder zijn mannen verzekerde dat er versterkingen onderweg waren, was het voor de verdedigers duidelijk dat zij in een hope-loze situatie verkeerden. De kelder was vol met gewonden terwijl granaten voortdurend op het gebouw neerkwamen. In de namiddag meldde majoor Ryder de brigade dat de situatie hopeloos was en dat hij elk contact met zijn vooruitgescho-ven compagnieën had verloren. Men vertelde hem dat hij moest volhouden tot de avond en dan moest proberen zich vechtend een uitweg te banen.

Omdat dat nog uren zou duren en omdat de munitie bijna op was, wist Majoor Ryder dat dit onmogelijk zou zijn. Hij nam weer contact op met de brigade en zei dat er zonder versterkingen geen denken aan was en dat hij nu zijn radio moest vernietigen. Er werd een vuurtje gestookt in de kelder om alle paperassen te verbranden, terwijl op de binnenplaats de laatste vrachtauto in brand werd gestoken.

De commandant gaf vervolgens opdracht, naar de koestal te gaan, een solide, stenen gebouw dat de beste dekking tegen het vijandelijke vuur zou bieden. De mannen die buiten hadden gelegen en die nog niet gesneuveld waren, voegden zich bij hen. Er bevonden zich meer dan 80 soldaten in het 6 bij 9 meter grote gebouwtje toen majoor Ryder vertelde hoe zij ervoor stonden.

Hij zei dat zijn mannen meer hadden gedaan dan er van hen kon worden geëist en dat er geen enkele hoop op ontsnapping was. Ze waren omsingeld door superieure troepen en het was aan hen, zei hij, om te beslissen wat zij zouden doen:

doorvechten of zich overgeven. Bij handopsteken koos men voor overgave.

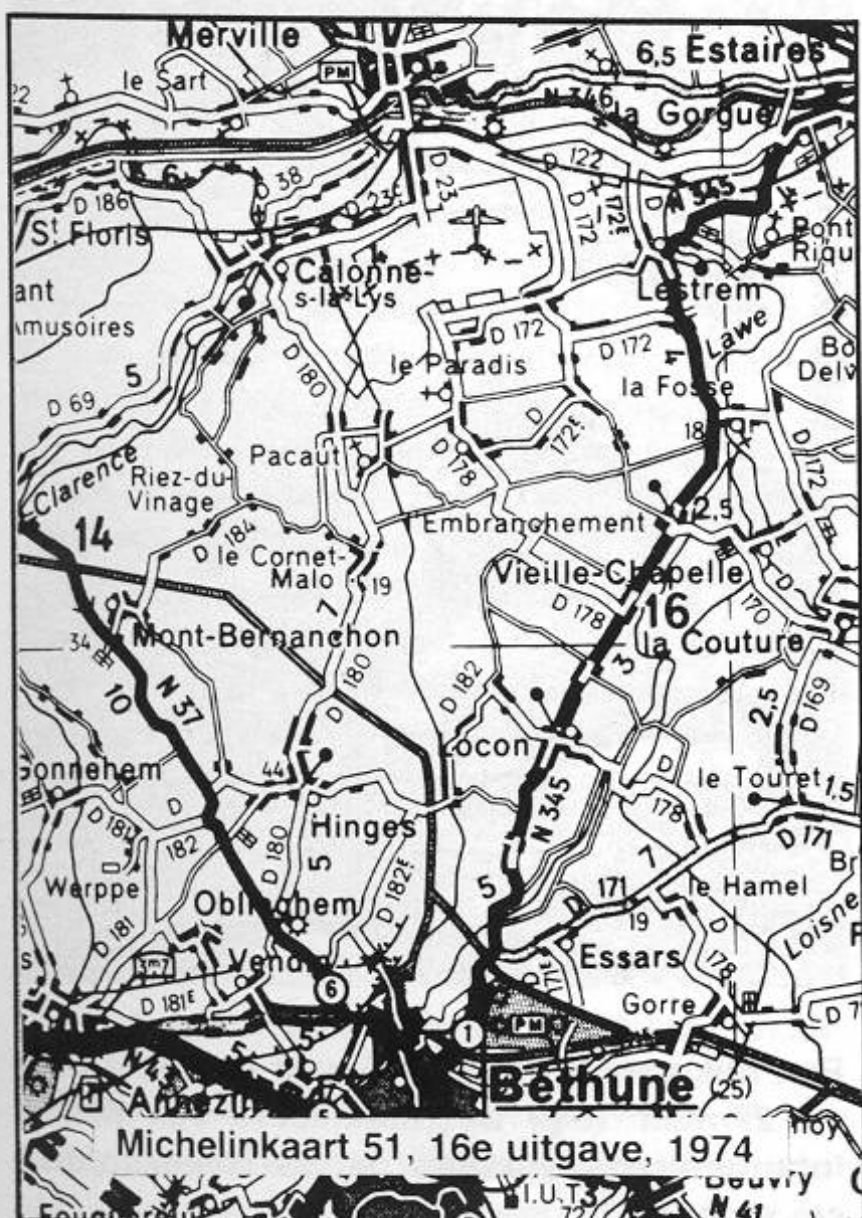
Er werd een witte handdoek aan een geweer gebonden en de poort van de boerderij werd geopend. Op het moment dat de sergeant-majoor met vooruitgestoken vlag met een aantal mannen naar buiten kwam, werd de groep begroet door een vuurstoot van een mitrailleur. De mannen die niet getroffen waren, renden terug. De poort werd weer gesloten waarna het vuren werd gestaakt. Vijf minuten later waagde men nog een poging en plotseling stonden er triomfantelijk juichende Duitsers met zwaaiende geweren op.

Terwijl de overlevende Norfolk's zich in de wei verzamelden, waarbij de gewonde mannen werden ondersteund, werden zij snel omsingeld door SS-ers van de 3e Compagnie van het 2e Infanterieregiment en voor de eerste keer realiseerden zij zich wat voor een overmacht zij tegenover zich hadden gehad. Een Engelssprekende officier gaf hun opdracht een weg over te steken en op hun knieën in het veld te gaan zitten. Vervolgens werden ze in groepjes van vijf gefouilleerd. De Duitsers gooiden de gasmaskers, stalen helmen, soldijboekjes en sigaretten op een hoop, waarbij de mannen met geweerkolven werden geslagen wanneer zij niet snel genoeg meewerkten.

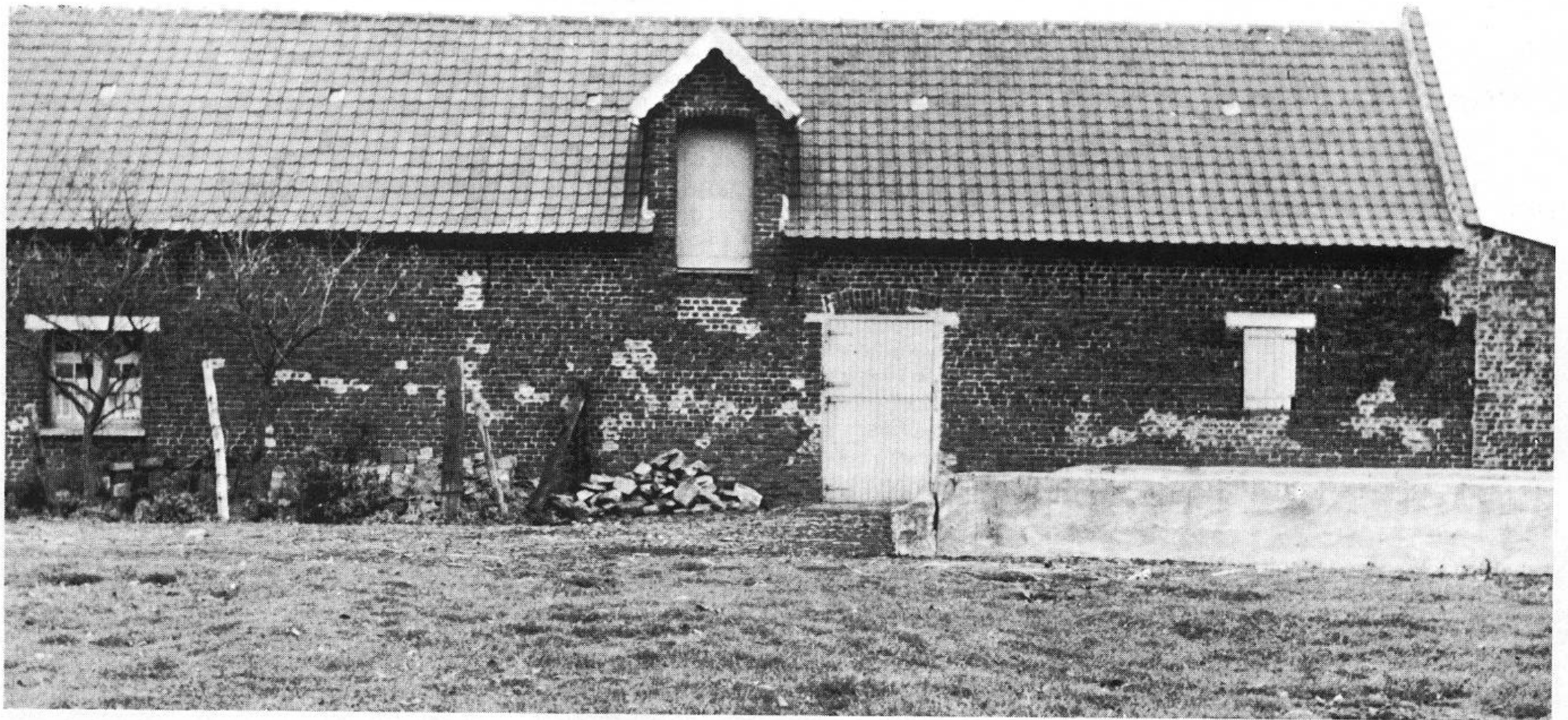
Na enige tijd verschenen er weer andere Duitsers en de gevangenen, in totaal negennegentig, kregen opdracht, zich in rijen van drie op te stellen. Op het commando 'Voorwaarts' marcheerden de mannen naar de kruising van de Rue de Paradis; daar moesten ze stoppen omdat een konvooi Duitse voertuigen en infanteristen in westelijke richting langs trok. Vervolgens gingen ze rechtsaf, waar links de boerderij van Louis Creton lag. Vlak na de boerderij moesten ze linksaf slaan en door een hek de wei in. Links van hen stond een lang stenen gebouw. Daarvoor, vlak bij de boerderij, lag een ondiep gat en rechts stonden twee machinegeweren opgesteld in de richting van de muur. De bemanning achter de mitrailleurs werd gadeslagen door twee of drie Duitse officieren. Toen het voorste deel van de colonne ter hoogte van het eind van de schuur was, werd het commando 'Feuer' gegeven.

De mitrailleurs begonnen prompt van links naar rechts door de colonne te vuren. Een van de Engelsen, die het dichtst bij de mitrailleurs liep, schreeuwde: 'Zo wil ik niet sterven!' terwijl hij zich omdraaide om te proberen te ontsnappen, maar hij werd evenals de anderen als een hond neergemaaid.

Plotseling werd het vuren, even abrupt als het was begonnen, gestaakt; de stilte werd alleen verscheurd door het kermen van de gewonden. Op een commando werden de bajonetten op de geweren geplaatst. De Duitsers kwamen naar vo-



De deur in de koeiestal van de Duries-boerderij waardoor de Norfolk's naar buiten kwamen om zich over te geven.



Boven: De sporen van de mitrailleurkogels op de schuur van de Creton-boerderij in 1954 (Cyril Jolly) Onder: Dezelfde plaats in augustus 1976.



ren. De lucht werd gevuld door kreten en pistoolschoten toen de Duitsers de genadeschoten in de hoop lichamen in de kuil afvuurden. Vervolgens werd er op een fluitje geblazen en klommen de Duitsers, die dachten dat zij hun taak hadden volbracht, uit de kuil. Maar in hun haast en brutoheid had de SS gefaald; twee mannen bleven hoewel zij zwaar gewond waren, op een ongevoelbare manier gespaard. Zij durfden zich niet te bewegen en dachten dat zij de enige overlevende waren. Het waren Albert Pooley en William O'Callaghan, die temidden van de lijken lagen. Het was donker en het regende hard toen Pooley vlakbij iemand hoorde snurken. Hij zei: 'Ik kon het eerst niet geloven maar het was inderdaad een snurkend geluid. Dat was op dat moment het vreemdste geluid ter wereld – maar tevens een geruststellend geluid. Het was Bill.'

O'Callaghan had twee kogels in zijn arm gekregen maar hij was verder beschermd door de lichamen van de andere mannen voor hem. Pooley was er erger aan toe. Hij was vier keer geraakt, tweemaal in zijn ene been en vervolgens nog eens twee schoten in datzelfde been toen hij temidden van de lijken lag. O'Callaghan slaagde erin Pooley tussen de lijken uit te trekken en hem in het doorweekte gras te leggen.

O'Callaghan besloot dat ze zich ergens moesten verschuilen en omdat een van de schuren van de boerderij in brand stond, sloop hij voorzichtig naar een ander gebouw waar hij door een half geopende deur een aantal Duitsers bezig zag met eten koken. Hij realiseerde zich dat het voor hen, getuigen van deze slachting, fataal zou aflopen wanneer zij weer in handen van de Duitsers zouden vallen. O'Callaghan ging terug en sleepte zijn vriend over het veld, weg van de Duitsers en de vlammen die het terrein luguber verlichtten. Hij moest verschillende malen rust houden waarna zij via een sloot en een ander veld bij een hek kwamen waarachter zij de contouren van een kapschuur zagen. Hoewel ze dat op dat moment nog niet wisten, waren zij bij de boerderij beland van de heer Duquenne-Creton, de broer van Louis Creton, wiens boerderij grensde aan het veld waar de moordpartij had plaatsgevonden. Zij slaagden erin onder het hek door te kruipen en zich tussen het stro onder een boerenkar te verschuilen. Daarna trokken ze wat zakken over zich heen en vielen ze in slaap.

Het begon al licht te worden toen O'Callaghan wakker werd. Pooley sliep nog. Er was geen enkel teken van menselijk leven maar hij kon zien dat een deel van de boerderij in brand had ge-

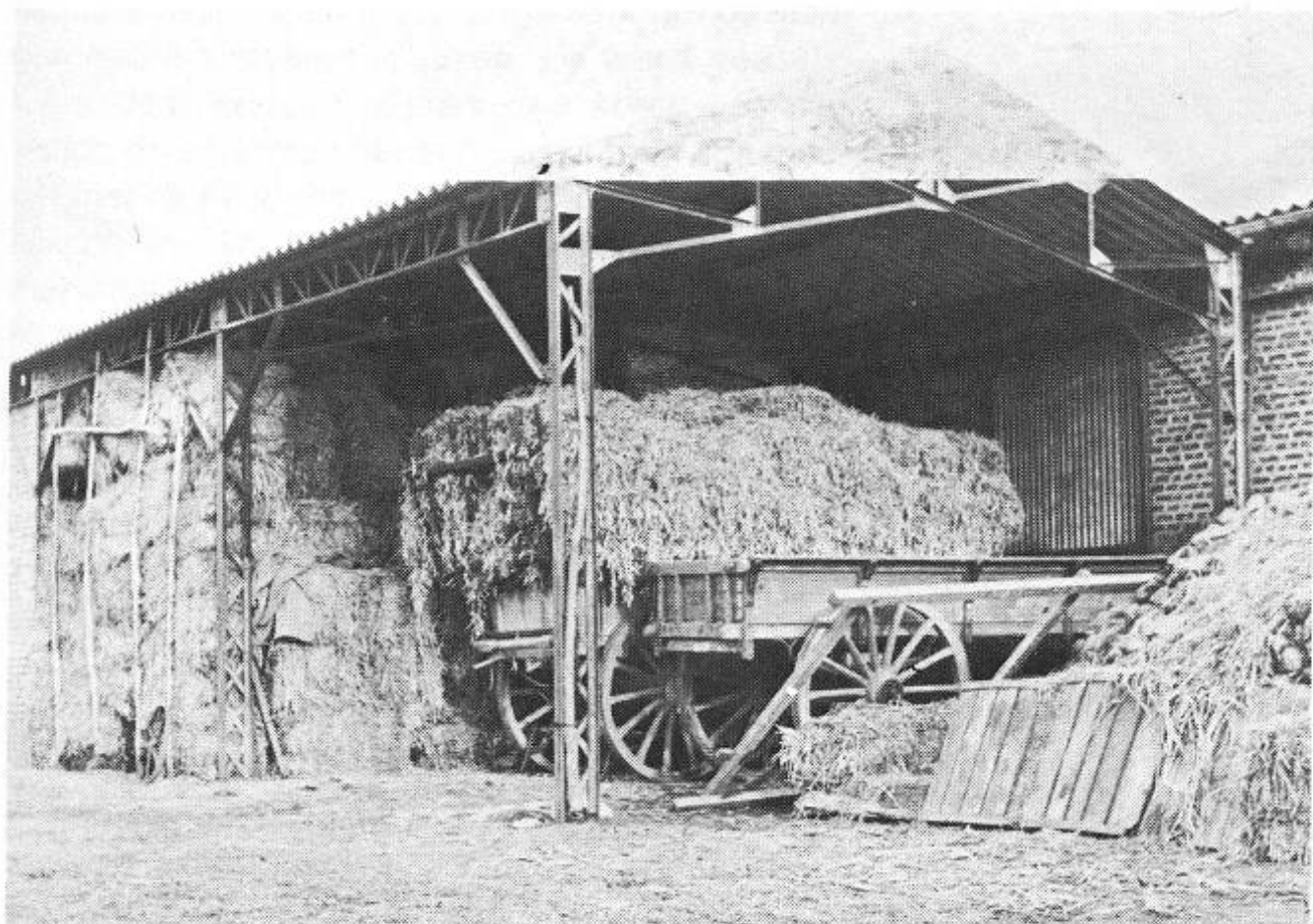
staan en nog steeds rookte. O'Callaghan realiseerde zich dat zij een veiliger plaats moesten zoeken en zijn oog viel op een houtstapel in de hoek van de binnenplaats bij de heg. Hoewel de ruimte tussen het hout en de heg hun weinig bescherming tegen de regen bood, was het een goede schuilplaats. Pooley was er echter slecht aan toe. Zijn linkerbeen was in stukken geschooten en er zat een vuistgroot gat in met rafelige randen van vlees, vuil en geronnen bloed. O'Callaghan had echter niets bij zich om deze wonden te verzorgen.

Terwijl zij zich verstopten, kwam er een Duitse vrachtauto aanrijden die de dode Duitsers oplaadde die, zoals de twee Engelsen nu pas zagen, in het korenveld lagen. Nadat de Duitsers weg waren, overlegden ze over een betere schuilplaats. O'Callaghan ontdekte een varkenshok. Nadat hij de twee bewoners van het hok eruit had gegooid en het zo goed mogelijk had schoongemaakt, bracht O'Callaghan Pooley over naar het hok. Hier brachten ze de nacht van 28 op 29 november door. De hele woensdag hielden ze zich verstopt tot er op donderdagmorgen ploteling een vrouw met een jongetje de binnenplaats op kwam. Het was mevrouw Duquenne-Creton die de boerderij had verlaten toen de gevechten waren begonnen.

Ze deed allereerst waar de mannen al bang voor waren geweest – ze wilde twee loslopende varkens weer opsluiten. Toen ze de varkensstal binnenkwam gilte ze toen ze een uniform zag. O'Callaghan sprong overeind maar hij was te laat



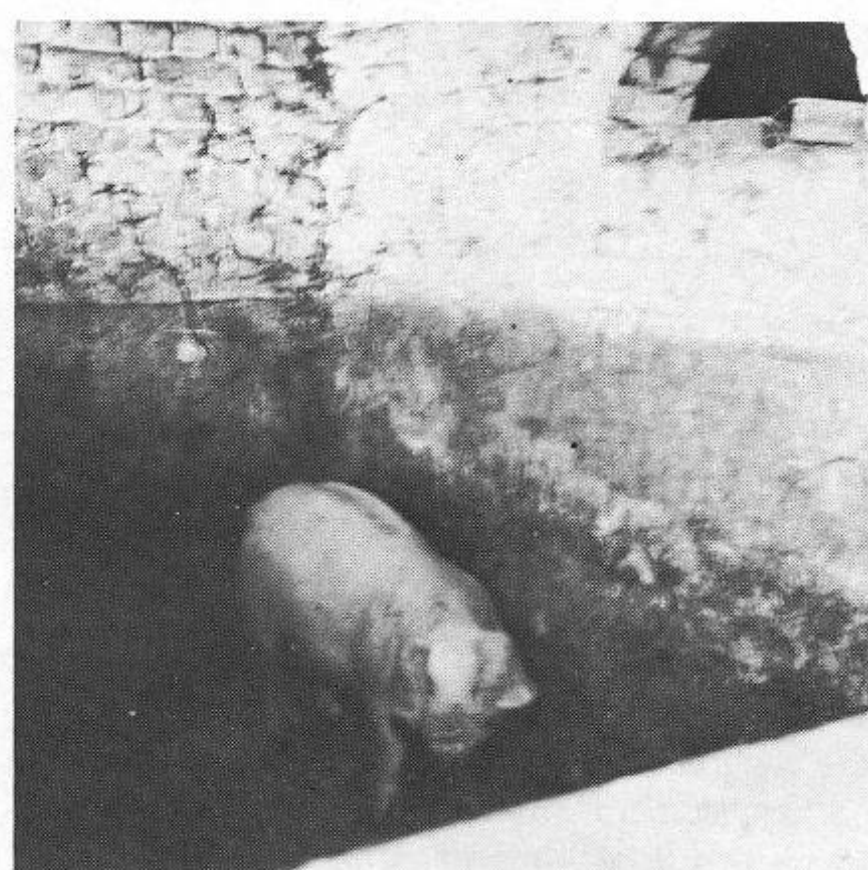
Een blik vanuit de schuur naar de plaats waar op 27 mei 1940 de mitrailleurs van het 3e Infanterieregiment van de SS-Totenkopfdivisie stonden opgesteld.



Boven: De schuur waar de soldaten William O'Callaghan en Albert Pooley zich 's nachts na de slachting verborgen, door Cyril Jolly in 1954 gefotografeerd.



Boven: de tweede schuilplaats van de twee overlevenden bevond zich tussen het hek en de houtstapel. Dit kon in 1954 nog worden gefotografeerd.



Links: Mevrouw Duquenne-Creton voor de uitgebrande varkensstal. Boven: De varkensstal waar de twee mannen zich verborgen, werd afgebroken toen de boerderij werd verbouwd.

om te verhinderen dat ze gillend door de Rue de Madagascar in de richting van het dorp rende. Maar plotseling bleef ze staan (later vertelde ze dat ze zich toen realiseerde dat het geen Duits uniform was geweest) waarna ze weer naar de binnenplaats terugliep. O'Callaghan maakte haar duidelijk dat ze honger hadden en hoewel de Duitsers pamfletten hadden opgehangen waarin met de doodstraf werd gedreigd bij het verbergen van Engelse soldaten, kwam ze even later terug met een mand eten.

De twee volgende dagen bezocht mevrouw Duquenne-Creton hen voortdurend om eten en verband te brengen maar al spoedig gingen er geruchten door het dorp dat er twee Engelse soldaten verborgen werden gehouden. Aangezien zij zich realiseerden dat hun aanwezigheid het hele dorp in gevaar zou kunnen brengen, besloten Pooley en O'Callaghan dat het het beste zou zijn wanneer de Duitsers op de hoogte werden gesteld van hun aanwezigheid. Pooleys been was gezwollen en verkleurd en ze waren er allebei van overtuigd dat zij een betere medische verzorging zouden krijgen wanneer zij zich gevangen lieten nemen. De volgende dag arriveerde er een Duitse motorfiets, gevolgd door een auto, op de boerderij. De Duitse officier (die blijkbaar dacht dat dit twee gewone soldaten waren die gewond waren geraakt) verklaarde dat hij op dit moment nog niet veel voor hen kon doen, omdat hij te druk was met hun eigen gewonden. De volgende dag kwam er echter een ambulance van het zieken-



Rechts: William O'Callaghan met de zoon van mevrouw Duquenne, Victor, hier in 1954 voor de varkensstal gefotografeerd.



Boven: Het massagraf bij de boerderij, gefotografeerd door mevrouw Duquenne-Creton. Het graf werd door de Franse bevolking verzorgd. Rechts: Dezelfde plaats nu.

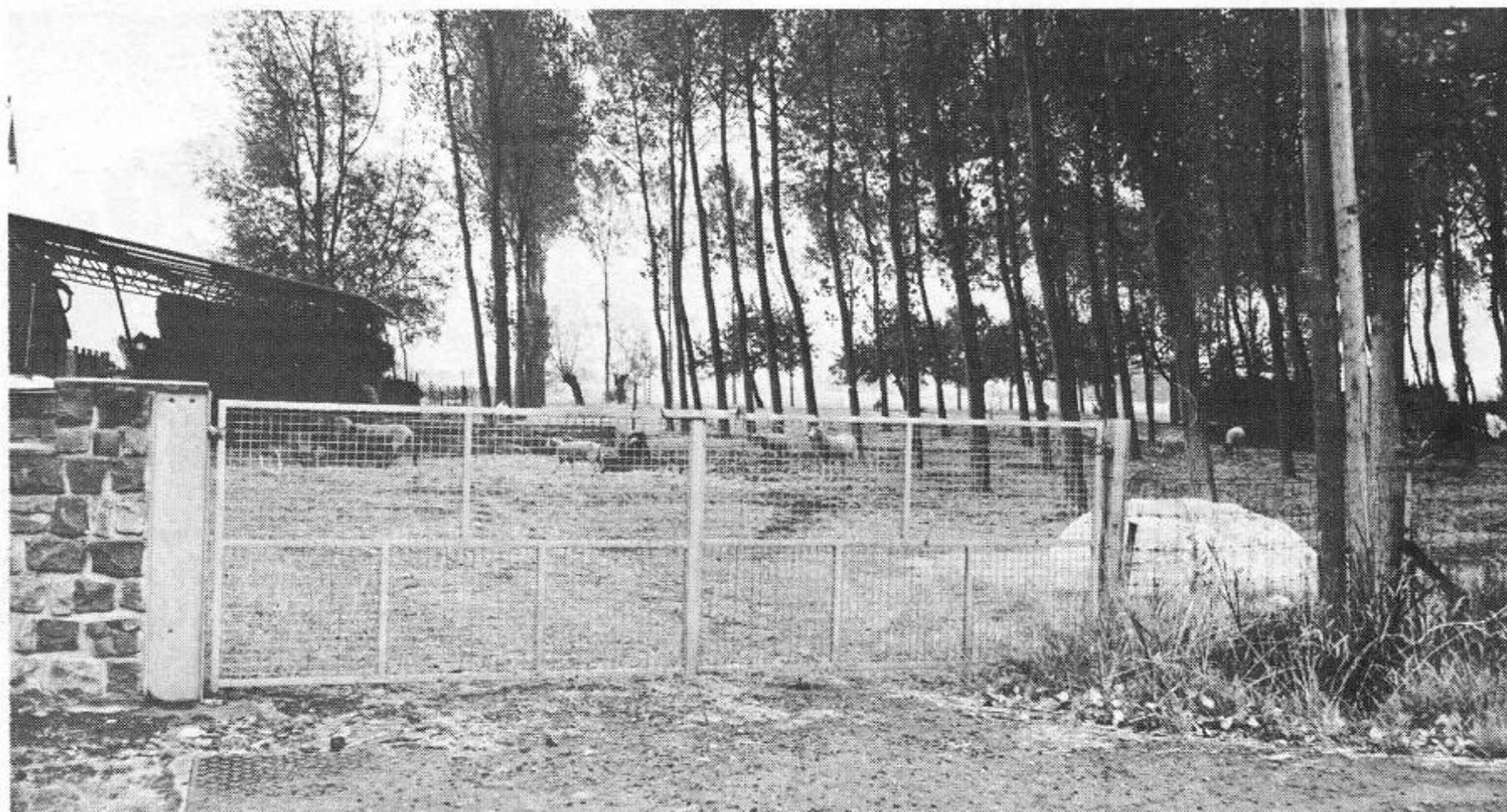
huis uit Bethune waarna ze officieel gevangen werden genomen.

O'Callaghan bracht de volgende vijf jaar door in een krijgsgevangenenkamp in Polen terwijl Pooley na een aantal operaties aan zijn been in april 1943 ten slotte via Zweden naar Engeland werd gerepatriëerd.

Toen Pooley terug was in Engeland, maakte hij melding van de slachting maar zijn verhaal werd niet zo erg geloofd. Hoewel hij verklaarde dat er nog een getuige was die zijn verhaal kon bevestigen, weigerde hij om diens identiteit bekend te maken, aangezien hij maar al te goed wist wat het lot van O'Callaghan zou zijn wanneer de Duitsers het verhaal te weten zouden komen. Toen de oorlog voorbij was, hadden de autoriteiten zijn verhaal nog steeds niet officieel geaccepteerd.

Aangezien hij niet wist wat er van O'Callaghan was terechtgekomen, besloot Pooley dat het zijn taak was de autoriteiten te overtuigen. Zijn gezondheid was slecht door zijn nog steeds niet genezen, zwerende been en hij realiseerde zich dat hij misschien niet meer zo lang te leven had. Wat hij moest doen, moest hij vlug doen: 'Ik vond dat ik terug moest naar het weland en wereldkundig moest maken wat er indertijd werkelijk was gebeurd', vertelde Pooley tien jaar later tegen auteur Cyril Jolly. 'Het was mijn bedoeling, mijn verhaal bevestigd te krijgen om het vervolgens aan mijn oude regiment te presenteren. Ik wist dat zij graag zouden willen weten wat er indertijd met de rest van het bataljon was gebeurd. Ik wist dat ik snel moest zijn omdat ik anders niet meer in staat zou zijn de waarheid boven water te krijgen en mijn kameraden te wreken.'

Zijn gezondheidstoestand liet het eigenlijk niet toe en hij wist dat hij een groot risico nam, maar hij moest en zou de zaak afmaken. Hij kreeg een paspoort en na lang wachten ook plaats in trein en boot. Nadat hij het Kanaal naar Calais was overgestoken, stapte hij in Hazebrouck over in de trein naar Bethune. Daar bracht hij een bezoek aan een gezin waarmee hij bevriend was geraakt toen hij in het ziekenhuis in Frankrijk lag. Hier regelde hij ook zijn reis naar Le Paradis. Ze reden een poosje in de buurt rond tot Pooley, die



links en rechts naar buiten had zitten kijken, plotseling aan de chauffeur vroeg om te stoppen. In de verte had hij het huis ontdekt waar zijn bataljon het laatste hoofdkwartier had en waar ook het laatste gevecht werd gevoerd. Daar stond de Duries-boerderij, groot, verlaten, tussen de vlakke landerijen.

De auto stopte voor de boerderij; Pooley stapte uit en bekeek het grote, stenen gebouw. Hij strompelde door de poort en wees triomfantelijk naar een aantal gaten in de muren waar stenen uitgehaald waren, gaten die nog niet gerepareerd waren. Zes jaar eerder had hij zelf ook twee stenen uit de muur gehaald als schietgat.

Terwijl hij zo over het erf strompelde, kwamen de herinneringen in hem naar boven. In een greppel vlakbij een kromme boom, waar O'Callaghan hem had verteld dat hij bepaalde orders niet wilde uitvoeren, zag hij een Duitse en een Engelse helm naast elkaar liggen. Zwaar verroest, zonder de kinbandjes. Op een hoop roestend metaal vond hij nog meer helmen. Aan een slijpsteen hing een Britse helm die gebruikt werd voor het slijpwater.

Er viel niet veel te zien dat herinnerde aan de oorlog; in een ijzeren hek zaten kogelgaten, in de gevel zat een gat waarvoor men een stalen plaat had bevestigd en aan de buitenkant van de koestal kon men zien dat de gaten, veroorzaakt door de granaten, gerepareerd waren. De vijver midden op het erf was gedempt, waarschijnlijk

met puin uit het huis. De koestal was van binnen praktisch niet veranderd. Vervolgens liep hij via dezelfde deur naar buiten die hem eens in gevangenschap en vervolgens in die nachtmerrie had gevoerd. Hij liep verder – deze keer niet met zijn handen boven zijn hoofd – en kwam in de wei.

Hier bleef Pooley even staan; daarna liep hij terug om de Franse vrouw te bedanken die zo goed was geweest hem even rond te laten kijken. Hij zag dat de boerderij aan de binnenkant nog niet hersteld was en dat de tegelvloer van de oude boerderij er nog net zo bij lag als indertijd – ongelijk en veel gebroken tegels, een souvenir van hun laatste gevecht.

Vanaf de Duries-boerderij liepen ze ongeveer 150 passen door de Rue du Paradis waarna ze de zijweg, de Rue de Madagascar, insloegen, terwijl de auto achter hen aan reed. De boerderij was helemaal gerestaureerd.

Terwijl hij het erf op strompelde, zag hij mevrouw Duquenne-Creton. Ze was erg oud geworden. De lange oorlogsjaren en het harde werken hadden haar getekend. Zij herkende hem op hetzelfde moment.

Haar enthousiasme dat hij er zo patent uitzag, deed Pooley erg goed. Zij omhelsde hem, lachte en hilde tegelijk. Ze nam de twee mannen mee naar haar man die tijdens de Duitse inval in het Franse leger zat.

Hij was bezig aardappels op een kar te laden, in

het veld waar indertijd de Engelsen hun bezittingen hadden moeten afgeven. Hij werd geassisteerd door een boom van een kerel; het was Victor, de zoon van het echtpaar. Toen zijn moeder met de twee mannen het veld opliep, draaide hij zich om, keek even naar Pooley en liep toen met uitgestrekte hand op hem af. 'Ik ken jou', zei hij in het Engels.

Pooley, zelf een meter tachtig lang, schudde de hand van de jongeman en keek hem aan. 'Was dit echt het jongetje dat hem en O'Callaghan zo vaak eten had gebracht in de varkensstal in 1940?' dacht hij.

Vervolgens liep het groepje langs de weg naar de boerderij van Louis Creton. Het groepje bleef bij de poort staan waardoor de kolonne gevangenen regelrecht naar de dood was gelopen. Pooley had een brok in zijn keel toen hij terugdacht aan de gebeurtenissen op die prachtige dag in mei. Toch had hij een gevoel van voldoening toen hij zag dat, hoewel de boerderij herbouwd was en er een nieuw ijzeren hek in plaats van het houten hek stond, alles er nog net zo uitzag als hij zich kon herinneren.

Het kleine weilandje lag er nog steeds. Hij zag de plaats waar de mitrailleurs hadden gestaan met daarachter de heg. De plaats waar hij gewond neergevallen was, zag er anders uit. Er was geen kuil meer. Toen hij vroeg wat er gebeurd was, vertelden de Cretons dat dertig van zijn kameraden indertijd haastig door de Duitsers in de kuil waren begraven, maar dat de Fransen alle lijken later in een massagraf, een paar meter verderop, hadden begraven. Zevenennegentig lichamen, waarvoor een Franse priester een korte rouwdienst had gehouden. Het graf was vervolgens met palen en prikkeldraad omgeven om te voorkomen dat het vee er zou kunnen komen, terwijl er een kruis werd geplaatst en men de stalen helmen van de mannen rondom het graf op de palen had gehangen. Tijdens de bezetting hadden de dorpsbewoners het graf onderhouden terwijl Jeanne en Madeleine, de dochters van Louis Creton, daar uren hadden doorgebracht. Er werden regelmatig bloemen neergelegd en de dorpskinderen plukten ook bloemen die in vaasjes op het graf werden gezet.

Pooley liep in zijn eentje naar de lange, stenen stalmuur. De anderen bleven staan; zij wisten wat er nu in hem omging. Hij keek langs de muur en greep een mes uit zijn zak waarmee hij twee kogels uit de muur peuterde die daar ingeslagen waren. Hij liet ze in zijn zak glijden. Later verge-



Boven: De stoffelijke resten werden van 1-15 mei 1942 door de Fransen opgegraven voor een teraardebestelling op het kerkhof. Er konden slechts vijftig lichamen worden geïdentificeerd. Onder: Een foto van dezelfde plaats nu; de weg op de achtergrond is de Rue du Paradis.



Het graf van de commandant, majoor L. C. D. Ryder, in de hoek van het kerkhof.



Boven: De lichamen van de Norfolks werden op een aparte plaats achter de kerk van Le Paradis herbegraven en later voorzien van grafstenen die voor alle militaire begraafplaatsen werden gebruikt.



Links: De muur van de schuur van de Louis Creton-boerderij, door Cyril Jolly in 1954 gefotografeerd, vertoont de reparaties aan de muur waar Duitse kogels waren ingeslagen. Boven: De gedenkplaat werd in 1970 onthuld terwijl men drie jaar later de muur met cement bepleisterde.

leek hij ze met een van de kogels die men uit zijn been had gehaald; ze waren hetzelfde. Vervolgens reden ze naar de Britse begraafplaats in de schaduw van de kerk waar het bataljon zo verbeterd had gevochten. Pooley bekeek het kleine stukje op het kerkhof waar een rij ruwhouten kruisen stond. Hier en daar lagen bosjes verse bloemen; de bevolking was de Engelsen nog niet vergeten. Pooley las de namen op de kruisen, rij voor rij, met in de hoek het graf van zijn vroegere commandant.

Toen ze terug waren op de boerderij, ging de boerin koffie zetten terwijl Pooley nog eens over het erf liep. De gebouwen, hoewel gerepareerd, zagen er nog net zo uit. Hij stond onder de kapschuur waar zij eerst hadden geschuild. Er stond weer een boerenkar met stro in. Toen liep hij naar de varkensstal waar hij en O'Callaghan

zich zo lang hadden schuilgehouden. Er zat een heel stel varkens in. Pooley benijdde hen niet. Hij herinnerde zich elke steen van die stal – het halfronde raam en het stenen plafond en het voergat waardoor hij urenlang had liggen kijken. Als hij op zijn andere zij zou hebben gelegen, had hij de binnenplaats kunnen zien, maar aan gezien hij zo was neergelegd en het hem teveel moeite kostte om zich om te draaien, had hij óf naar het plafond óf door het voergat kunnen kijken. Het kwam hem ongelooflijk voor dat zij hier op die manier negen dagen hadden doorgebracht.

Intussen waren, zonder dat Pooley het wist, de autoriteiten langzaam in actie gekomen. De nieuwgevormde commissie voor het onderzoek naar oorlogsmisdaden, die onder leiding stond van overste A. P. Scotland (in oorlogstijd hoofd

van het ondervragingskamp Kensington Palace Gardens in Londen)), had via de Franse autoriteiten lucht gekregen van een mogelijke oorlogsmisdad in Le Paradis. Men bezocht het plaatsje en er werden foto's genomen van de muur waarop men had geschoten, de plaats van het massagraf en de graven op het kerkhof. Van mevrouw Duquenne-Creton vernamen zij dat er twee overlevenden waren geweest. Tegelijkertijd spoorden andere officieren de eenheid op die in 1940 bij Le Paradis in actie was geweest – de SS-Totenkopfdivisie – en alle krijgsgevangenen van die eenheid werden vervolgens ondervraagd. Meer dan honderd SS-officieren en manschappen werden gerechtelijk vervolgd en daarbij bleek dat er toentertijd dertig in de buurt waren geweest. De ring om de verdachten begon zich te sluiten; het moest de 3e Compagnie



SS-Obersturmbahnführer Fritz Knöchlein, hier gefotografeerd met het Ridderkruis dat hij op 16 november 1944 kreeg.



William O'Callaghan en Albert Pooley arriveren hier op het station van Hamburg om het proces in het Curiohaus bij te wonen.



Boven: Een reünie, veertien jaar na de slachting, tussen William O'Callaghan (2e van links) en de familie Duquenne-Creton.

van het 2e Infanterieregiment van de Doodskopdivisie zijn geweest en men nam aan dat de compagniecommandant, de toenmalige Hauptsturmführer Fritz Knöchlein, de man achter deze misdaad moest zijn. In de winter van 1946 werd Knöchlein in Duitsland gearresteerd. Hij werd overgebracht naar Londen en ondervraagd door overste Scotland.

Scotland had inmiddels al inlichtingen ingewonnen bij het Royal Norfolkregiment en van hen de namen van de twee overlevenden, Pooley en O'Callaghan, gekregen. Toen overste Scotland Pooley vroeg waarom hij deze misdaad niet had gemeld toen hij werd gerepatriëerd, vertelde Pooley hem uiteraard dat hij dat in 1943 had gedaan, maar dat men hem niet had geloofd. Overste Scotland was razend en hij beschrijft in zijn boek 'The London Cage' hoe hij alles in het werk heeft gesteld om de daarvoor verantwoordelijke officier op te sporen. Het was een opluchting voor Pooley dat men hem nu eindelijk serieus nam en dat er iets werd gedaan.

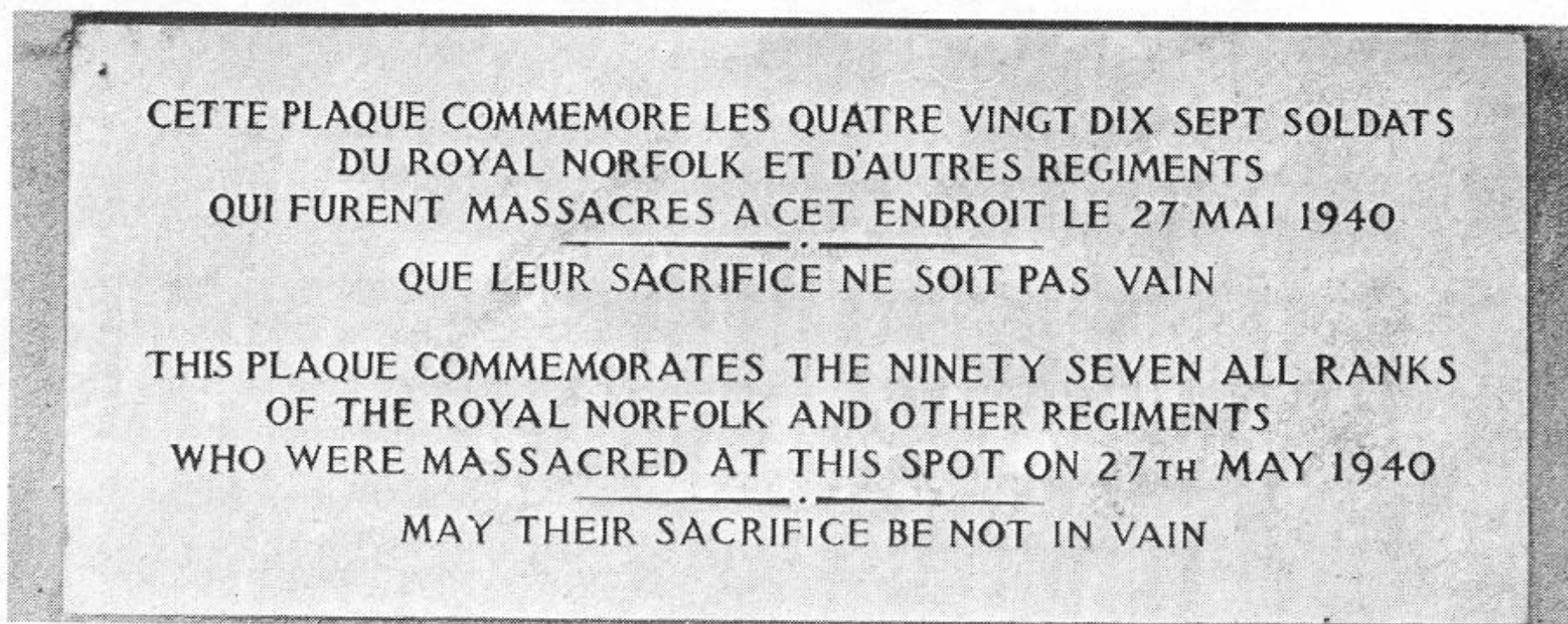
Het proces tegen Fritz Knöchlein begon op 11 oktober 1948 in het Curiohaus in Hamburg. Pooley en O'Callaghan werden, evenals een aantal vroegere SS-ers die in Le Paradis hadden gevochten, als getuigen opgeroepen. Een Franse vrouw, mevrouw Romanie Castel, die door Knöchlein 150 meter van de plaats van de slachting bij de Delometz-Decourcelles-boerderij was aangesproken, identificeerde Knöchlein op een dramatische manier in de rechtszaal. De verdediging voerde aan dat de schietpartij een legale executie was geweest na een beslissing van een krijgsraad die tot de conclusie was gekomen dat de Engelsen in Le Paradis 'dum-dum'-kogels hadden gebruikt.

Het proces duurde twaalf dagen en een groot deel van het verslag kan men terugvinden in het uitnemende boek van Cyril Jolly over de massamoord: 'De wraak van soldaat Pooley'. Op 25 oktober verklaarde de president van het hof, overste E. C. Van der Kiste van het Essexregiment, hem schuldig: 'Fritz Knöchlein, het hof veroordeelt u tot de dood door de strop.' Drie maanden later werd het vonnis voltrokken in Hamburg – op 28 januari 1949.

Drie jaar later was Pooley te ziek om weer terug te gaan naar Le Paradis met Cyril Jolly toen die bezig was met zijn boek. Daarom ging O'Callaghan mee die voor het eerst na dertien jaar weer in Le Paradis terugkwam. Samen liepen ze langs



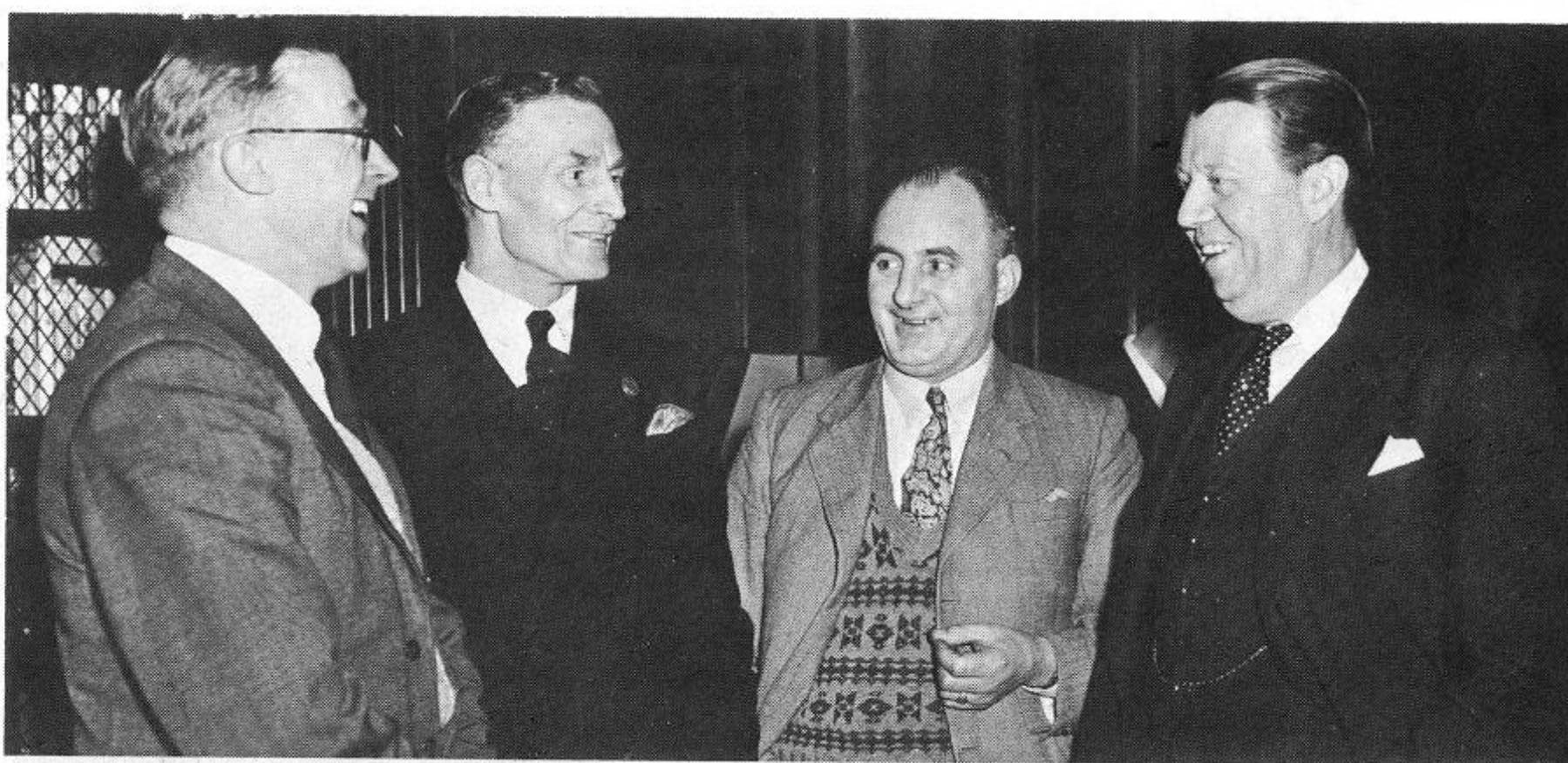
Boven: William O'Callaghan en mevrouw Duquenne onthullen hier op 27 mei 1970 de gedenkplaat in aanwezigheid van de 'Dunkirk Veterans' Association' (Cyril Jolly).



de route die de soldaten hadden genomen en O'Callaghan bezoch ook mevrouw Duquenne-Creton weer.

In 1961 werd de Creton-boerderij (die in 1953 herbouwd was) verkocht aan Maurice Dufour-Flament; deze zette populieren op de plaats van het vroeger massagraf, terwijl de boerderij ook een nieuwe naam kreeg: 'Les Peupliers'. De heer Dufour-Flament was van mening dat er eigenlijk een gedenkplaat moest komen op de muur waarvoor de executie had plaatsgevonden. De Duinkerkenveteranenvereniging ging hiermee akkoord. De plaat werd op 27 mei 1970 onthuld in aanwezigheid van soldaat O'Callaghan. Helaas overleed hij in november 1975 toen wij met de onderzoeken voor dit artikel bezig waren. Toen wij in augustus 1976 Le Paradis bezoch-

ten, liet mevrouw Dufour-Flament ons de plaats van het vroegere massagraf zien. Nu een weide zoals die bij elke boerderij ligt. Helaas, althans in onze ogen, had men in 1973 de muur met cement bepleisterd. Tijdens de verbouwing van de boerderij was ook de oude varkensstal, waar Pooley en O'Callaghan verbleven, afgebroken maar op onze luchtfoto hebben wij de plaats ongeveer aangegeven. De zevenennegentig mannen van het Norfolkregiment liggen nu begraven op het nabijgelegen oorlogskerkhof van Le Paradis. De enige overlevende, Albert Pooley, wiens doorzettingsvermogen uiteindelijk het recht toch deed zegevieren, woont nog steeds in Londen – zijn gezondheid is echter slecht, de verschrikkelijke ervaringen hebben hun wonden achtergelaten.



Cyril Jolly, auteur van 'De wraak van soldaat Pooley', met Albert Pooley, William O'Callaghan en burgemeester Russell van Liverpool, tijdens de presentatie van het boek in 1954 (London News Agency).

**'40~'45
TOEN & NU**

WRAKKENBERGING



GRAYE-SUR-MER, EEN VERVOLG OP D-DAY

In onze eerste aflevering van Toen & Nu over de landingen in Normandië, beschreven wij hoe een Churchill AVRE (Assault Vehicle Royal Engineers) Petardtank met een fascine, buiten gevecht werd gesteld en later als vulling voor een bomkrater in de toegangsweg naar de Mike-sector van het Juno-strand werd gereden.

Majoor (nu generaal-majoor) A. E. Younger, commandant van het 26e Aanvalseskadron van de Royal Engineers, schreef hier in 1946 het volgende over:

'De voornaamste antitankhindernis werd gevormd door een duinenrij van 3.50 tot 4.50 meter hoog. Hierachter lag een strook van twee- tot vierhonderd meter laagliggend land dat geïnundeerd was door een riviertje dat er doorheen liep, af te dammen. Door deze strook liep dwars op de duinen een weg die ondermijnd was. Achter de uitgang vanaf het strand liep het riviertje door een smalle duiker. Die was zwaar gebombardeerd waardoor er een gat van ongeveer 20 meter in de weg was ontstaan. Overal langs het riviertje lagen van dergelijke kraters die uiteraard geheel waren ondergelopen. Bovendien hadden de Duitsers vlak achter de uitgang een tankval gegraven waarvan wij door luchtfoto's het bestaan al wisten. Die was ongeveer 5 meter breed en drie meter diep.

De uitgang waar het halve eskadron geland was, bevond zich ongeveer 900 meter ten westen van Courseulles. Om 07.59 begon het eerste peloton zich met vlegeltanks een uitgang vanaf het strand te banen, terwijl het 2e peloton een brug over de duinen had gelegd ten westen van de tankval. Het aanbrengen van de brug was tamelijk moeilijk omdat de hellingshoek ongeveer 45 graden was, maar uiteindelijk konden de vlegeltanks het strand via deze brug verlaten. De eerste tank kwam niet verder dan 40 meter toen een mijn onder de rupsband ontplofte. De vlegel van de



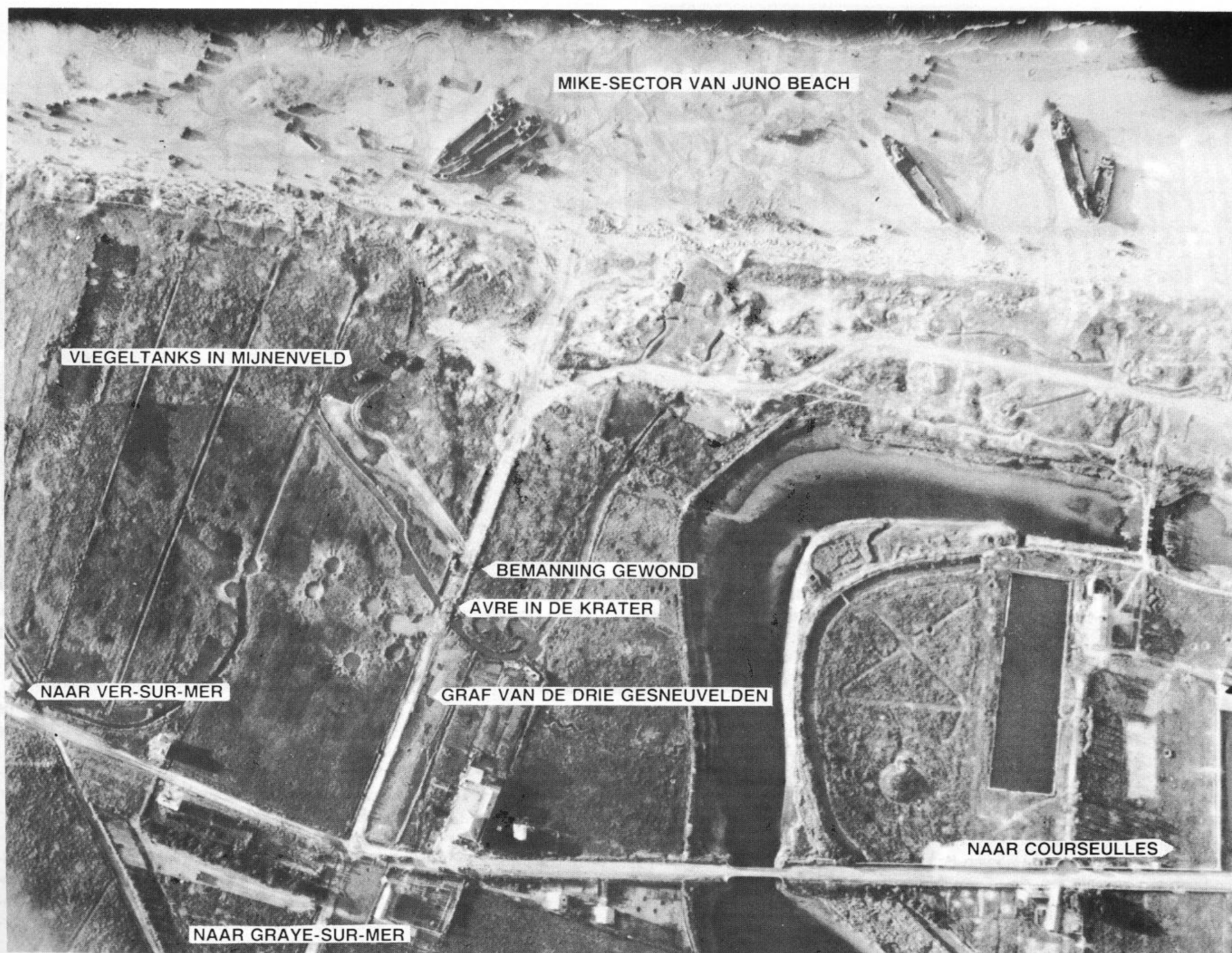
Uiterst boven: Juno beach, in juni 1944 gefotografeerd door sergeant Morris (IWM). Vanaf dit strand bij Graye-sur-Mer baande men zich een weg door de duinen via de vernielde duiker. Boven: Dezelfde plaats met het D-Day monument, hier op 27 november 1976 tijdens de herdenkingsbijeenkomst gefotografeerd.

tweede tank was al eerder beschadigd zodat zij verder niet anders konden doen dan dekkingsvuur afgeven. Later voegde zich nog een derde vlegeltank bij hen, terwijl de AVRE naar het strand terugkeerde. De overblijvende tank van het 2e Peloton verliet deze uitgang en concentreeerde zich op de hoofduitgang.

De tanks van het 1e peloton hadden nu de tankval bereikt. Zij gingen opzij om ruimte te maken voor een tank van het 2e peloton die een tweeën-eenhalve meter lange fascine in de val gooide. Vervolgens kropen ze over de tankval om door de met water gevulde kraters naar het voornaamste obstakel te rijden. Zich niet realiserend hoe breed het gat was, gaf de commandant van het 1e Peloton – kapitein E. J. Hewitt – zijn fascine-tank opdracht om de krater in de duiker te vullen. De tank gleed echter in de krater en verdween met uitzondering van de fascine praktisch geheel on-

der water. De zeskoppige bemanning slaagde erin uit de tank te kruipen, maar drie mannen sneuvelen (sergeant Ashton, de commandant, en de huzaren Manley en Battson), terwijl de andere drie mannen zwaar gewond werden door het mortiervuur voordat zij de dekking van de duinen hadden kunnen bereiken. Deze drie mannen werden 's middags naar Engeland gerepatriëerd.

Allereerst werd de fascine van de gezonken AVRE losgemaakt met behulp van springstoffen. Dit was een moedig karwei aangezien kapitein Hewitt en zijn mannen zonder enige dekking deze werkzaamheden moesten uitvoeren. Ten tweede werd een brug van het 1e peloton gebruikt om het gat te overbruggen waarbij de gezonken tank, die aan de zee kant lag, gebruikt werd als basis. Het gat was echter nog niet helemaal overbrugd en daarom zorgde de commandant ervoor dat de



mannen met takkenbossen de rest van het gat opvulden. Om 09.15 uur kon de eerste D-Day-tank de inmiddels naar voren getrokken infanteristen volgen over de brug. Zes tanks reden over de brug toen de brug van de koepel van de gezonken AVRE-tank begon te glijden. Het verkeer moest worden stilgelegd want de brug moest worden vastgezet.

Nog eens vier tanks kwamen aan de overkant toen een 17-ponder Shermantank naast het spoor reed en aan de overkant van de brug kwam vast te zitten. Hij werd losgetakeld door de tank van wachtmeester Snelling die als eerste aan de overkant was gekomen. Men maakte meteen gebruik van de gelegenheid om nog meer takkenbossen aan te voeren.

Het volgende incident vond plaats toen een rijdend artilleriestuk finaal naast de brug reed zodanig dat het gevaarte op zijn buik lag en de rupsbanden machteloos rondmaalden. Drie bulldozers probeerden in een gezamenlijke krachtsinspanning tevergeefs de tank vlot te krijgen. Ook werden twee AVRE's aangevoerd die na een hoop ellende de tank weer los wisten te krijgen. In de tussentijd had men bij een boerderij een paard en wagen georganiseerd waarmee puin van stukgeschoten huizen in het gat werd gestort.

Er werd hard gewerkt onder leiding van kapitein Hendry; voortdurend verlieten allerlei voertuigen het strand, af en toe voor twee of drie minuten onderbroken wanneer er weer een lading puin arriveerde. Ten slotte werd het werk aan de genie overgedragen toen de bemanningen van de AVRE's 's middags werden teruggetrokken.

Wij waren derhalve zeer geïnteresseerd toen wij begin 1976 een brief kregen van kapitein J. C. G. Cragg van het tegenwoordige 26e Pantsergeniebataljon dat in Hohne in Duitsland gelegerd was, waarin hij vertelde van een plan van het

Een luchtfoto van de Amerikaanse luchtmacht, gemaakt vanaf een hoogte van 1600 meter en genomen om 19.00 uur op D-Day.

leger om de AVRE te bergen.

Kapitein Cragg zond ons een indrukwekkend, tweëndertig pagina's tellend artikel uit 'Veterans Revival II' waarin het verslag van Toen & Nu werd geciteerd als een officieel bewijs van het bestaan van de AVRE onder het wegdek. Zowel generaal-majoor Younger als genist Bill Dunn, de chauffeur, was benaderd om te informeren wat de gevaren zouden kunnen zijn wanneer men zou trachten de tank te bergen. Generaal-majoor Younger dacht dat de volledige voorraad van 26 Petard 'Flying Dustbin'-granaten aan boord zou zijn en waarschijnlijk 26 Generaal Wade-ladingen (met de hand aan te brengen explosieven tegen bunkers).

Genist Dunn schreef: 'Er zullen ongetwijfeld ook nog geladen geweren aan boord zijn. Mijn geweer stond met een Brengun vlak achter mijn zitplaats. Wanneer de kisten aan de buitenkant van de koepel nog in goede staat verkeren dan kunt u daar het tankgereedschap vinden, de overjassen van de bemanning en rantsoenen voor veertien dagen. Er zit geen munitie in de kisten.'

Kapitein Cragg en kapitein W. D. Edmonds hadden van 20 tot 24 november 1975 al een verkenning ter plaatse uitgevoerd (op kaartcoördinaten GR 30U XV 8367). Tijdens hun bezoek deelde het gemeentebestuur van Graye hun mede dat de stad erg dankbaar zou zijn wanneer de AVRE



De weg boven de begraven Churchill AVRE-tank zoals wij die in juni 1973 fotografeerden.



Deze hoofduitgang vanaf de Mike-sector werd door alle topfunctionarissen gebruikt die na D-Day in de Britse sector landden. Generaal Montgomery, die hier op 8 juni met overste W. J. Humphrey staat te praten, realiseerde zich waarschijnlijk geen moment, dat hij over een begraven tank reed toen hij het strand verliet (IWM).



Dit is ongetwijfeld ook het geval geweest met de Britse Eerste minister, Winston Churchill, toen die vier dagen later op hetzelfde strand landde (IWM).

zou worden geborgen en gerestaureerd.

De volgende stap in het goed uitgewerkte plan van de twee genie-officieren was een nadere verkenning, waarbij, voordat men allerlei materiaal en manschappen zou overbrengen, twee zaken moesten worden bevestigd:

- a. de aanwezigheid van de AVRE.
- b. de staat waarin de AVRE zich bevond moest zodanig zijn, dat restauratie nog de moeite waard was.

De verkenningsploeg, bestaande uit een officier (kapitein Munro), een onderofficier en zes manschappen, verliet Duitsland in maart 1976 in twee Landrovers met aanhangwagens. Nadat zij waren gearriveerd, werd met behulp van drillboren de exacte plaats van de AVRE bepaald. De koepel van de AVRE, die slechts enkele centimeters onder het wegdek lag, werd blootgelegd; men nam de maten op en bereidde gedetailleerde tekeningen voor.

Zeer enthousiast gaven wij dan ook gehoor aan de uitnodiging van kapitein Cragg om het bergen bij te wonen. De berging stond gepland voor de

periode 15 november tot 3 december 1976. Dit kon niet eerder aangezien deze weg gedurende het toeristenseizoen zeer druk is. Het legerplan omvatte drie fasen:

- a) Fase I. Blootlegging van de AVRE-tank, zodanig dat de berging volgens plan zou kunnen plaatsvinden.
- b) Fase II. Berging van de AVRE gevolgd door restauratie, die, wanneer de staat van de tank dat zou toelaten, door de Genie zou gebeuren.
- c) Fase III. De weg in de oude staat terugbrengen met uitzondering van de toplaag van de bestrating (hetgeen door de Fransen zou gebeuren).

Aangezien de Genie niet over de uitrusting beschikte om tanks te bergen, werd een andere eenheid in Duitsland van de Royal Electrical and Mechanical Engineers gevraagd assistentie te verlenen bij de berging. De bergingseenheid zou onder leiding staan van kapitein P. North.

Het materiaal voor de berging bestond uit twee AEC 35 tons-bergingstractors; twee 20 tons Crusader-diepladers; een Muir-Hill dragline; een So-

mag wegenwals en een bitumenlegger om de weg na de berging weer in de oude staat te herstellen.

Verder had men de beschikking over allerlei kleinere gereedschap zoals generatoren, pompen en graafwerktuigen. Aangezien legervoertuigen nooit gebruik maken van particuliere benzinepompen, werd alle brandstof, olie en smeermiddelen meegenomen in een viertonner met aanhangwagen. De groep van zevenendertig mannen zou in Landrovers en twee viertonners worden verplaatst.

Men had een plan voor de wegaanleg uitgewerkt waarbij men gebruik zou maken van zand uit de duinen, en asfalt dat vanuit Duitsland zou worden aangevoerd.

Wij arriveerden op woensdag 24 november 's middags in het tentenkamp dat men op een afstand van een paar honderd meter van de tank had opgeslagen. Men toonde ons een groot aantal voorwerpen die men al uit de AVRE had geborgen met onder andere een Stengun, Brengunmagazijnen en verder persoonlijke eigen-



Sergeant Morris fotografeert hier koning George VI, die op 16 juni 1944 het strand op dezelfde plaats verlaat.



Kapitein P. C. Gray, die in 1944 beton op de AVRE had gestort, maakte in 1955 een foto van de oostkant van de duiker waar men nog een stuk van de tank kon zien. In 1969 werd de opening dichtgemaakt toen een deel van de weg verzakt was.



Sergeant Soutar kijkt hier toe hoe sergeant Ryndall van de genie hier in maart 1976 de opgraving voorbereidt (P. Leslie).



De koepel van de AVRE ligt bloot, slechts enkele centimeters onder het wegdek; voor de eerste keer sinds dertig jaar ziet de tank het daglicht (P. Leslie).

dommen van de tankbemanning en voedselvoorraden bestaande uit vlees en chocolade. Het identiteitsplaatje van de AVRE bevestigde dat het een Mark IV was, gefabriceerd in februari 1944, met als serienummer T31419/C. Een deel van de 600 pond explosieven uit de tank (Generaal Wade-ladingen en Petard-granaten) was al door majoor Mike Hoy van de Mijnopruimingsdienst uit de tank geborgen en opgeslagen in een speciaal gegraven gat. De explosieven werden later door de Franse autoriteiten bij Omahastrand tot ontploffing gebracht.

Vervolgens verplaatsten wij ons naar de AVRE, die half uitgegraven in een modderig gat lag dat bij de duiker door de Genie was uitgegraven. Stukken van de door de tanks gelegde brug, takkenbossen en puin waarmee in 1944 de 85e Veldcompagnie van de Genie het gat had gevuld, lagen rondom de bergingsplaats. Ook kon men duidelijk zien hoe men uiteindelijk, zeven dagen na D-Day, een laag van 15 centimeter gewapend beton boven de tank had aangebracht.

De feitelijke berging van de AVRE was echter een voorbeeld hoe zelfs een zorgvuldig uitgewerkt plan volledig kan mislukken. Na de eerste trekpo gingen bleek dat De Churchilltank vaster lag ingegraven dan men aanvankelijk had aangenomen. In 1944 had de AVRE als basis gediend voor honderden pantservoertuigen en dit, gecombineerd met de miljoenen tonnen na-oorlogs verkeer, hadden de AVRE stevig in de grond verankerd.

Hier had men eigenlijk Centurion ARV (een andere tank) moeten gebruiken, maar aangezien die niet aanwezig was, moest men improviseren met de middelen die men had. Nadat de ankerschoepen van de AEC bergingstractors niet in staat waren gebleken de lieren op hun plaats te houden, werd er voor deze lieren een grondanker bevestigd.

Een grondanker bestaat uit twee van gaten voorzien V-vormige metalen stangen waarin 24 zestig centimeter lange stalen pennen worden geslagen. Per pen moest een trekkracht van 500 kilo kunnen worden ontwikkeld, maar toen men begon te trekken, trok men gewoon een driehoekig stuk wegdek naar voren!

Met meer dan driehonderd Franse toeschouwers, mag u aannemen dat de raadgevingen niet van de lucht waren. Een aanbod van de plaatselijke scheepswerf werd door 'majoor' Peter Gray, die met ons was meegekomen, aan kapitein Edmonds en North overgebracht. Hoewel die de berging graag zelf hadden uitgevoerd, moesten zij toegeven dat zij op deze manier niet verder kwamen en zij accepteerden het aanbod.



Boven: Tussen maart en november 1976 werd de AVRE weer toegedekt om het de toeristen mogelijk te maken het strand te bereiken. Hier worden de hijsstroppen door de genie bevestigd. Onder: Zien is geloven!



Zo begon een gecombineerde Frans-Engelse operatie om de AVRE naar boven te halen. Op vrijdagavond was er nog slechts tijd voor één bergingspoging voordat de veteranen en gasten zouden arriveren. Het bakbeest lag in het licht van de schijnwerpers ongenaakbaar in het diepe gat. Aangezien het gevaar van een knappende kabel niet denkbeeldig was, had de kapitein een list bedacht om de mensen op een afstand te krijgen. Hij deelde mee dat ze er die avond verder mee ophielden. Een uur later sloop hij echter met zijn mannen weer terug. Het gevaar van een knappende kabel was ons al eerder geïllustreerd toen een duimdikke kabel als een draadje knapte en als een stalen zweep vonken over het wegdek zwiepte.

Maar ook deze laatste poging mislukte hoewel wij in totaal een trekkracht van 120 ton moeten hebben ontwikkeld. Omdat wij het vermoeden hadden dat de motor van de tank nog in de versnelling stond, hadden wij eerder die dag de rupsbanden met een snijbrander losgemaakt. Dit besluit werd door de uitgever met lede ogen aanschouwd. Het leek onmogelijk dat een 40-tonner zo'n trekkracht had kunnen weerstaan.

Wij konden nu niets meer doen voor de officiële ontvangst de volgende dag. Eigenlijk waren de twee overlevende veteranen, Bill Dunn en Bill Hawkins, erg blij dat de tank nog op dezelfde plaats lag waar zij haar 32 jaar eerder hadden moeten verlaten. Het was dan ook een ontroerend moment toen zij hun vrouwen hun persoon-



Linksboven: Majoor Mike Hoy van de Mijnopruimingsdienst schraapt hier voorzichtig met een mesje over een Generaal Wade lading. Rechtsboven: Explosieve ladingen genoeg aan boord. Daaronder: Een springlading. In totaal bevond zich meer dan 600 pond explosieven aan boord van de AVRE.



Links: Korporaal Restarick toont de Stengun na het schoonmaken. Met uitzondering van de slagveer werkte alles nog perfect. Boven: Een deel van de uitrusting die uit de AVRE werd geborgen.



Boven: Het prepareren van een 40pounds-Petardgranaat in 1944. Rechts: Zo zag dit wapentuig er dertig jaar later uit.





lijke eigendommen toonden die men uit de tank had geborgen. Men had een tafel met deze voorwerpen opgesteld op de plaats waar zij tijdens de oorlog door het mortiervuur gewond raakten. Bill Dunn, de chauffeur, verloor bij de explosie twee ledematen, terwijl Bill Hawkins een oog moest missen. Een andere veteraan, ex-kapitein Hendry, commandant van het 2e Peloton wees de uitgever de plaats aan waar hij de drie gesneuvelde mannen had laten begraven – vlak naast de weg een eindje verderop.

Tijdens een plechtigheid bij het gedenkteken op het strand begroette de burgemeester van Graye-sur-Mer, Michel Grimaud, de vijftientig teruggekeerde veteranen; zijn toespraak werd beantwoord door generaal-majoor Younger.

Toen kwam de climax van deze gedenkwaardige dag. Een zekere heer J. R. Desmezière uit Caen had ons het gebruik van zijn kraan van 70 ton



Links: Ex-genist Bill Dunn, in 1944 de tankchauffeur, wijst met naast hem de andere overlevende, Bill Hawkins, naar de plaats waar de tank in 1944 zonk. Boven: De graven op het oorlogskerkhof in Bayeux waar de drie gedode bemanningsleden liggen begraven, Vak 15, rij A, graf 3, soldaat Roy Manley, graf 4, soldaat Alf Battson en korporaal Cecil Ashton in graf 5.

aangeboden zonder daarvoor iets in rekening te brengen. De plaatselijke politie kneep welwillend een oogje dicht tijdens het transport van de kraan (in een weekeinde is het transport van dergelijke zware ladingen verboden) en wij stonden trappe- lende van ongeduld te wachten toen de kraan werd gemonteerd en grote hijsstroppen aan de achter- kant van de AVRE werden bevestigd. De kabel werd strak getrokken en onder het geluid van snorrende TV-camera's en knippende fototoe- stellen werd de weerstand van de tank gebroken en kwam zij langzaam uit het modderige gat naar boven. Achteloos liet de kraandrijver de tank als

een speelgoedautootje heen en weer slingeren. Druipend van de modder, olie en benzine, liet hij hem vervolgens op de weg zakken. De berging was geslaagd.

Deze met Petardgranaten bewapende Churchill- tank moet het enige nog bestaande exemplaar van dit type zijn. De burgemeester van Graye- sur-Mer heeft beslist dat de restauratie door het Franse leger zal geschieden en dat de tank als een gedenkteken bij de kruising in Graye zal worden geplaatst – een plaats die hij nooit heeft kunnen bereiken. Men kan zich geen toepasselij- ker plaats indenken.

Bestel nú uw tweede Verzamelband!!

Met 12 nummers is de eerste verzamelband van 40-45 Toen & Nu gevuld. Nummer 13 vormt het eerste nummer van de tweede serie van 12 nummers van 40-45 Toen & Nu. Bestel nú uw tweede verzamelband. Maak f 14,50 over op postgiro 233876 ten name van TIJL, BLALOWEG 20, ZWOLLE onder vermelding van Band TOEN & NU, waarna u per kerende post uw band ontvangt.

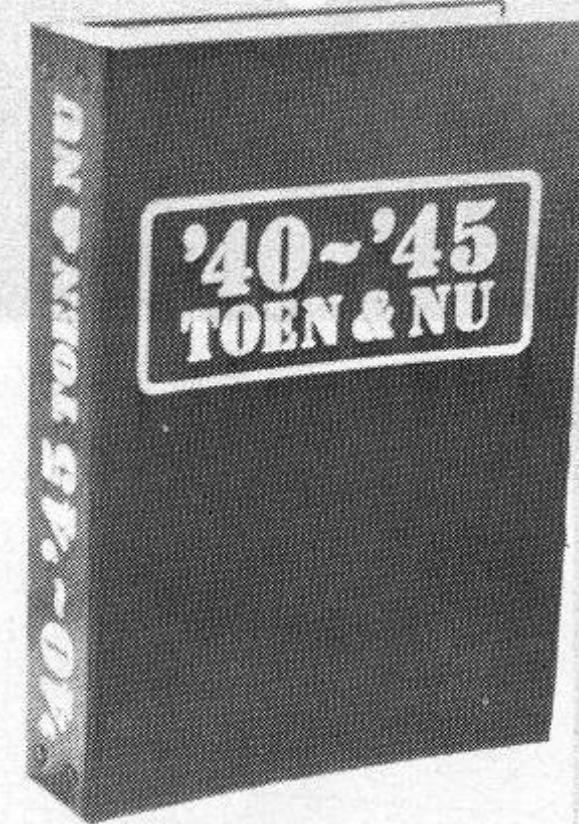
De gehele complete serie van 12 nummers die tot nu toe zijn verschenen, is nog leverbaar. Indien u de eerste serie in zijn geheel wenst te ontvangen dient u f 73,90 over te maken op postgiro 233876 ten name van Tijn, Blaloweg 20, Zwolle onder vermelding van: 12 Nummers Toen & Nu + Band, waarna u per kerende post deze nummers + band zult ontvangen.

Ook losse nummers zijn nog na te leveren. Maak per nummer dat u wenst f 4,95 over op postgiro 233876 ten name van Tijn, Blaloweg 20, Zwolle, onder vermelding van het nummer (de nummers) die u wenst te ontvangen. U dient het totaalbedrag te vermeerderen met een tegemoetkoming in de verzendkosten van f 2,75. Na ontvangst van het bedrag wordt het gewenste per kerende post verzonden.

In deze serie zijn tot nu toe verschenen:

- Nummer 1: Normandië
- Nummer 2: De Slag om Arnhem
- Nummer 3: De Roerdammen
- Nummer 4: De Slag in de Ardennen
- Nummer 5: Dieppe – Eben Emaël
- Nummer 6: De V-Wapens
- Nummer 7: Mussolini – Patton

- Nummer 8: De Slag om de Falaisepocket
- Nummer 9: Hitlers Adelaarsnest
- Nummer 10: Malta
- Nummer 11: Duitse Spionnen in Engeland
- Nummer 12: De Volkswagenstory;
Wrakkenberging in de Flevopolder
- Nummer 13: Monte Cassino
- Nummer 14: Parijs 1940-1944-1978

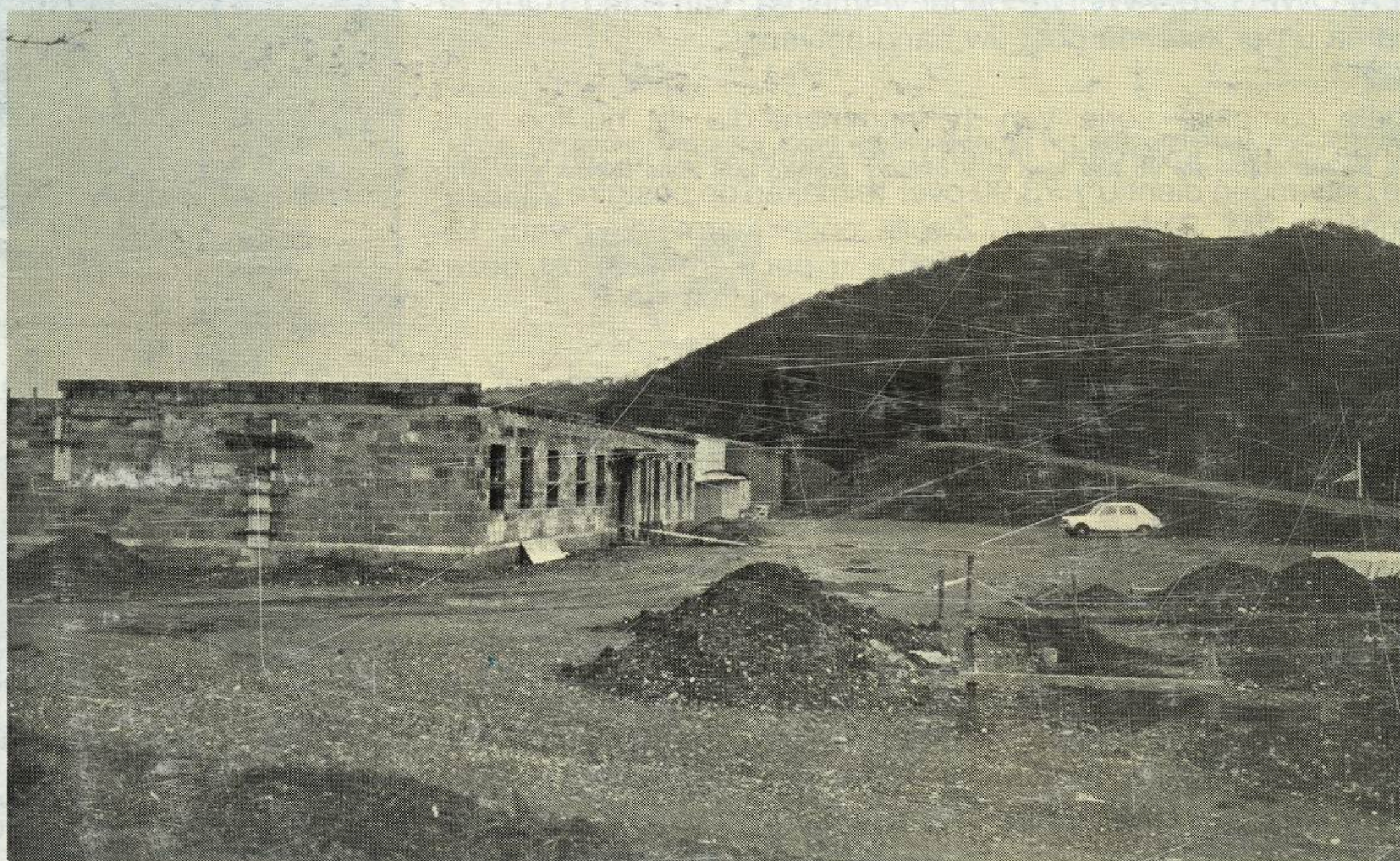


Nummer 16: De Rijnoversteken



Remagen 1945

Remagen 1978



Verschijnt over drie maanden